MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

COORDENAÇÃO GERAL DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO
ARQUIVO CENTRAL DO IPHAN

PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 1473-T-01 VOLUME I

"CANOA DE TOLDA LUZITÂNIA, DE PROPRIEDADE DA SOCIEDADE SOCIOAMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO, NO ESTADO DE SERGIPE".

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO
Controle de Processos e Documentos - CPROD

189101

Nº PROTOCOLO: 01450.008894/2008-14 DATA/HORA ABERTURA: 17/06/2008 - 16:30:48

INTERESSADO:
1 - DESCONHECIDA - RJ

PROCEDÊNCIA:
DESCONHECIDA - RJ

ASSUNTO/DESCRIÇÃO:
Processo nº1473-T-2001:Canoa de Tolda Luzitânia,Municipio de Aracaju/SE/Senhor Diretor,encaminho o Processo nº1473-T-2001,intitulado:Canoa de Tolda Luzitânia,de propriedade da Sociedade Sócio-ambiental do Baixo São Francisco,com sede na Rodovia Ver.João Alves Bezerra,555 Aracaju,Estado de Sergipe.

3				3			
4				4			
5				5			
6				6			
7				7			
8				8			
9				9			
10				10			
11				11			
12				12			
13				13			
14				14			

AS MOVIMENTAÇÕES DEVERÃO SER COMUNICADAS AO PROTOCOLO

ANEXOS:

CANOA DE TOLDA™

SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

Eliane Fonseca de Carvalho
Superintendência Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SE
Nesta

Of. No. 57/2000 - 08.08.2000

Ref: ***Projeto Canoa de Tolda, Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia,***

Prezada Senhora,

Por meio desta apresentamos o Projeto Canoa de Tolda, da Sociedade Canoa de Tolda, e, junto ao mesmo, o parecer emitido pelo IPHAN.

Nesta data manifestamos nossa decisão de iniciar o processo de tombamento da canoa de tolda Luzitânia em regime de urgência (visto a situação grave em que se encontra), por entendermos ser o melhor caminho para a obtenção de recursos para os trabalhos de restauração.

Assim sendo, solicitamos instruções para que possamos atender, sem problemas e de forma ágil, ao enquadramento estabelecido pelo IPHAN e/ou outros órgãos competentes.

Sem mais para o momento, e atenciosamente,

Carlos Eduardo Ribeiro
Coordenador do Projeto Canoa de Tolda

PS- Em anexo:

01 cópia do Projeto Canoa de Tolda
01 cópia do parecer do IPHAN
01 cópia do vídeo-demo da canoa de tolda Luzitânia

OBS.: VIDE CONTRA CAPA DESTE PROCESSO

CANOA DE TOLDA - SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO
Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555 - Povoado de Areia Branca - 49099-400 Aracaju SE Brasil
Tels +55 (0)79 224 13 27, +55 (0)79 987 33 56 Fax +55 (0)79 224 40 77 E-Mail

PROJETO CANOA DE TOLDA

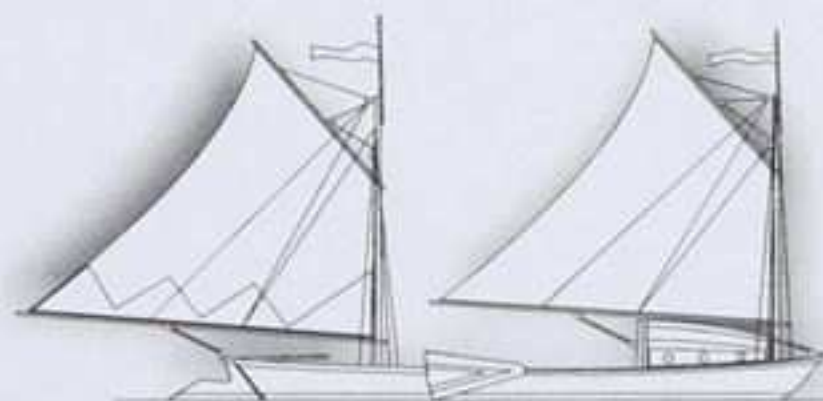
Restauração e Armação da Canoa Luzitânia

CANOA DE TOLDA - SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

Rua do Recanto, 32 - Povoado de Areia Branca - 49099-400 Aracaju SE Brasil Tels +55 (0)79 99 87 33 56/91 35 86 83 Fax +55 (0)79 214 13 27 E-Mail

PROJETO CANOA DE TOLDA

Restauração e Armação da Canoa Luzitânia

um projeto

CANOA DE TOLDA - SOCIEDADE SÓCIO AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO
Rua do Recanto, 32 - Povoado de Areia Branca - 49000-400 Aracaju SE Brasil
Tels +55 (0)79 91 35 86 83/99 87 33 56 Fax +55 (0)79 214 13 27 E-Mail

INDICE

1 APRESENTAÇÃO

O **Projeto Canoa de Tolda**, da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco Canoa de Tolda, corresponde à necessidade mais do que urgente de recuperar e preservar um dos principais elementos do patrimônio cultural e histórico do baixo São Francisco : a *canoa de tolda*. Seu nome provém da *tolda*, pequena cabine localizada junto à proa, utilizada como abrigo da tripulação e seus pertences.

Estas antigas embarcações a vela de grande porte faziam a integração de todo o baixo curso do rio. Sua elevada capacidade de transporte de carga dinamizava a economia da região, sendo um dos emblemas da memória de seu povo, que mantém ainda fortes laços afetivos em relação a esses barcos.

Resta hoje uma *última canoa de tolda navegando* em todo o baixo São Francisco, de nome Luzitânia. A embarcação foi adquirida recentemente pela Sociedade Canoa de Tolda através de convênio com o Consulado Geral da Alemanha. De construção antiga, e tendo como porto a localidade de Curralinho, Alto Sertão Sergipano, esta canoa há pouco tempo atrás, ainda fazia linha entre o sertão de Alagoas e Sergipe e a cidade alagoana de Penedo, próxima à foz.

A Luzitânia encontra-se em estado extremamente precário, e graças ao **Projeto Canoa de Tolda** ela voltará a navegar, possibilitando às gerações futuras o contato com este importante elemento da história e da cultura do rio São Francisco.

2

O BAIXO SÃO FRANCISCO E A SOCIEDADE CANOA DE TOLDA

Uma imensa maioria dos brasileiros nunca viu o rio São Francisco. Mas quase todo o Nordeste é iluminado com a energia elétrica gerada pelo represamento das águas deste vasto rio, em muitas barragens ao longo de seu curso. Ao longo dos últimos 50 anos, foram construídas barragens em diversos pontos do rio, em Sobradinho, Itaparica, Paulo Afonso e Xingó. Represar o rio, contudo, representou, desde a primeira barragem um comprometimento da vitalidade do São Francisco e uma alteração importante na qualidade de vida do ribeirinho.

As primeiras barragens foram construidas ainda numa época em que a consciência ecológica era muito limitada. Era impensável se cogitar sobre o enorme impacto que estas obras poderiam causar ao rio e à população que às suas margens vivia e ainda vive : o progresso naturalmente compensaria tudo. No princípio as barragens criavam lagos de tamanho limitado, em regiões ainda pouco habitadas. As populações eram removidas para outras áreas, em geral próximas às margens do lago, onde eram oferecidas moradias de melhor qualidade, escolas e outras vantagens. Já então uma característica básica da vida do ribeirinho estava sendo mudada : a convivência com o regime de cheias do rio, que trazem a fartura de peixes e a fertilidade das margens inundadas.

O progresso exigia novas barragens, e elas foram construídas. Cada vez maiores, criaram imensos lagos e atingiram uma população mais numerosa. A última grande intervenção foi a construção da hidrelétrica de Xingó na década de 90, uma década em que no mundo inteiro o homem refletia com mais profundidade e maturidade sobre o impacto do progresso na natureza. Apesar desta consciência ecológica, Xingó não foi capaz de contornar os problemas inerentes à própria natureza de uma hidrelétrica de seu porte.

Com a regularização da vazão do rio e a diminuição de seu fluxo, as populações ribeirinhas do baixo São Francisco, que antes contavam com certo grau de prosperidade e bem estar, garantidos pela generosidade das cheias periódicas do rio, se defrontam hoje com uma nova realidade para a qual não estavam preparadas.

Enquanto uma ação global não é implementada (o que depende da organização das comunidades ribeirinhas, trabalho que vem sendo realizado pela Sociedade Canoa de Tolda, e do diálogo entre as várias partes envolvidas no problema), ações locais podem e devem ser feitas para minimizar o impacto das mudanças no rio.

Num trabalho pioneiro a Sociedade Canoa de Tolda vem executando diversos projetos: o Projeto Margens, de levantamento das condições sócio-ambientais em todos os povoados ribeirinhos do baixo São Francisco ; o Projeto Arapuá, de estruturação de associações de moradores, para o seu treinamento e execução de micro-projetos para o desenvolvimento sustentável ; o Projeto Memória do Baixo São Francisco, com a produção do documentário Na Veia do Rio; e o Projeto Canoa de Tolda, para a restauração da canoa de tolda Luzitânia.

Em todo o trabalho a identidade do ribeirinho é o elemento guia para o desenvolvimento das estratégias de atuação.

3 AS CANOAS DE TOLDA

Há não muito tempo atrás, o techo do rio São Francisco entre a então próspera cidade de Piranhas, em Alagoas, e a foz era navegado por um vasto número de embarcações de serviço e transporte de passageiros a vela e a motor, indicando o dinamismo da atividade econômica na região.

Dentre as embarcações de trabalho movidas a vela, as mais importantes eram as canoas de tolda, pois desempenhavam o papel fundamental de transporte das cargas mais pesadas e variadas entre os extremos do baixo São Francisco : toras, estacas de madeira e carvão vegetal, cerâmicas e tijolos, gado e pescado salgado, pedras e cal para construção, arroz e milho. As canoas de tolda eram o principal pilar do transporte da produção agropecuária, artesanal e de manufaturados em toda a região, tendo atingido em seu apogeu proporções consideráveis. Seu tamanho era medido pela capacidade de transporte de sacos de cereal. Assim no caso especifico da Luzitânia, temos uma canoa de 300 sacos, porém as maiores chegavam a 1000, 1500 e mesmo 2000 sacos.

Em torno das grandes canoas de tolda do São Francisco, vivia uma comunidade ativa e variada : *os pilotos*, comandantes e responsáveis pela embarcação e em muitos casos pela comercialização de sua carga ; *os canoeiros tripulantes*, homems das margens dos rios, que muitas vezes, na falta dos ventos, com sua força e varas impulsionavam as toldas rio acima na necessidade de chegar a bom porto a tempo ; *os mestres carpinteiros navais*, com seus segredos, tradições de traçado e técnicas de construção, em busca da canoa perfeita, a que primeiro chegasse ao seu destino, com a maior capacidade de carga possível ; *os cordoeiros*, trançando manualmente cabos e filames das canoas ; *os calafates*, responsáveis pela manutenção das juntas dos taboados dos cascos das embarcações ; *os mestres veleiros*, que desenhavam, cortavam, costuravam e tingiam as peças de algodão que como velas impusionariam as canoas. Devemos notar que determinadas comunidades ao longo do baixo São Francisco desenvolveram maior tradição nesta ou naquela atividade.

Com a decadência da economia regional nas últimas décadas, as modificações do regime de águas do São Francisco e a mudança da relação do homem ribeirinho com o rio, as canoas de tolda gradativamente perderam sua função. A implantação de uma rede rodoviária cada vez mais ampla, levando a quase todos os povoados produtos mais baratos e novidades tecnológicas para os moradores, foi também um fator determinante no desaparecimento do transporte tradicional a vela e a motor. O sistema rodoviário contribuiu para uma maior velocidade no transporte de cargas e passageiros, que se tornou mais ágil, ainda que menos confortável, afastando ainda mais o homem de seu contato com o rio. Entretanto, a memória do tempo em que o regime do rio, a navegação fluvial e a atividade econômica do baixo São Francisco representavam um diferencial em qualidade de vida não foi perdida. É na canoa de tolda que os habitantes das margens do rio identificam um dos símbolos deste modo de vida.

De todas as dezenas de canoas de tolda do baixo São Francisco sobrou um único exemplar navegando, a Luzitânia, que sobreviveu graças à dedicação de seu mestre Abel Ferreira, natural de Pão de Açucar, Alagoas.

4 A LUZITÂNIA

Embora tenha 15.70 metros de comprimento, a Luzitânia não foi das maiores canoas de tolda do Baixo São Francisco (há registros de canoas de tolda com mais de 25 metros). Mas pela persistência de seu mestre em mantê-la a todo custo, foi a única a resistir ao tempo, e ainda que reparada precariamente na maioria das vezes, manteve intactas suas caracteriísticas originais : estilo, mastreação, sistemas de governo e controle de velame, bolinas e leme, etc.

Quanto à idade da Luzitânia, temos que a época em que foi lançada na água, não é concidente com o seu atual registro na Capitania Fluvial de Penedo, que consta de 1982. Segundo vários pilotos e habitantes das margens do baixo São Francisco, a embarcação teria por volta de 50 anos. Ocorre que durante muito tempo os proprietários de embarcações na região, por diversas razões, não registravam as mesmas no rol de registro das autoridades competentes (atual Capitania Fluvial de Penedo, em Penedo, Alagoas). Muitas embarcações foram modificadas, mudaram de propriedade e tiveram seus nomes alterados sem que houvesse registro de tais informações. Tal situação é comum às diversas regiões mais isoladas do Brasil, e dificulta o levantamento de dados com maior precisão.

Atualmente, a Luzitânia é legalmente de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, estando devidamente registrada na Capitania Fluvial de Penedo, e tem como porto o povoado do Mato da Onça em Alagoas, a montante da cidade de Pão de Açucar.

Estado de Conservação da Canoa de Tolda Luzitânia

O estado da Luzitânia é crítico, tendo sido feitos levantamento técnico e documentação fotográfica detalhados de toda a embarcação, não só para estabelecimento de prioridades e

cronograma da obra de restauração, mas também para listagem dos materiais e equipamentos diversos necessários para o trabalho. De forma simplificada e por áreas e elementos específicos da embarcação podemos abaixo listar :

1.Casco

Estrutura Interna

Cavername- *A maior parte das cavernas se encontra gravemente deteriorada por podridão avançada, por ação de organismos vivos, e fraturas consequentes de seu enfraquecimento. Está prevista a substituição de 11 (onze) pares de cavernas. Estas cavernas serão confeccionadas em braúna maciça, e constituem peças com até 2,50m de comprimento cada uma.*

Roda de Proa- *Também condenada, terá que ser substituída. Sua principal função, além do fechamento do taboado e geração das formas da entrada d'águas das seções de vante do casco é suportar o peso do mastro de proa, e a transferência dos esforços por ele provocados.*

Roda de Popa- *Na mesma situação da roda de proa. Suporta, junto com o espelho de popa as ferragens do leme, e o esforço deste a ela transmitido.*

Pau de Centro de Popa- *Peça interna no convés de popa, ao longo do centro da canoa, que suporta os esforços do mastro de ré, para transmiti-los ao resto do casco. Também será substituída.*

Estrutura Externa

Taboado do Costado- *Serão trocadas a maior parte das tábuas já extremamente deterioradas.*

Taboado do Fundo- *Todo o fundo da embarcação se encontra comprometido (podridão, ação de vermes aquáticos, etc.). A substituição será total.*

Calafeto/Revestimento do Casco- *O calafeto (vedação) original do casco será inteiramente substituído por colagem entre as tábuas com resina epoxi, o que definitivamente acabará com os problemas de manutenção e infiltração de água, já que todo o casco será revestido interna e externamente com o mesmo material.*

Espelho de Popa/Carro de Popa- *Completamente destruídos, sobretudo o carro de popa, cuja função principal é de sustentar o sistema de escota da vela de ré.*

2.Convés

Convés de Proa/Tolda- *Na realidade o convés de proa de diminuta área é englobado pela tolda da canoa. Esta conta com sua estrutura em bom estado, e terá apenas a sua cobertura (atualmente em chapas de zinco pintado) substituída por peças de madeira trincada, como as toldas tradicionais. Também como o casco será colada e impermeabilizada com resina epoxi.*

Bancos Estruturais- *Peças transversais, que mantém os costados afastados e ao mesmo sempre servem com tensores (auxiliados por barras de ferro transversais). Todos os bancos serão trocados.*

Verdugos e Bordas Falsas- *Todos estão em estado de comprometimento total.*

Convés de Popa- *Com todas as suas tábuas deterioradas, o convés de popa será inteiramente refeito, colado e saturado com resina epoxi.*

Estrados do Fundo(paineiros)- *Dividido e diversos elementos para seu desmonte, o estrado do fundo será totalmente refeito.*

3. Sistemas de Governo

Leme- *Tanto suas ferragens estruturais e de articulação como suas peças de madeira se econtram extremamente comprometidos pela corrosão e podridão. Será refeito em sua totalidade. O mesmo para a cana de leme e seus moitões da desmultiplicação de governo.*

Bolinas- *A mesma situação do leme. Ambas serão substituídas por peças novas, juntamente com o sistema de içamento (moitões e cabos)*

4.Mastreação/Plano Vélico

Mastros- *Ambos os mastros estão com problemas de apodrecimento em seus pés, e na zona da enora, chegando ao final de sua vida útil. Serão substituídos por peças novas.*

Retrancas e Vergas- *Da mesma forma que os mastros, estas peças terão que ser substituídas.*

Velas- *Todos os panos, já desgatados pela ação do sol, chuva e fungos terão que ser substituídos por novos assim como seu entralhamento às vergas, retrancas e mastros.*

Cabos de Controle- *Todos os cabos de controle, como adriças, escotas, controle das bolinas, da cana de leme, fundeio, etc., serão substituídos por novos.*

Moitões- *Terão que ser substituídos todos os moitões da embarcação : adriças das velas, das vergas, escotas, controle das bolinas e controle da cana de leme.*

CARACTERÍSTICAS DO PROJETO

Objetivo

O objetivo principal do **Projeto Canoa de Tolda** é a completa e fiel restauração da canoa de tolda Luzitânia em caráter de urgência, deixando-a em perfeitas condições de navegação. Uma vez pronta, a Luzitânia, através da Sociedade Canoa de Tolda, se fará presente em todo o baixo São Francisco, seja durante manifestações culturais da região, seja como ferramenta de trabalho dos diversos projetos da entidade. Visamos dessa forma assegurar a permanência de um símbolo máximo da cultura do baixo São Francisco, hoje em risco de disparição permanente de sua paisagem.

Interesse

A realização **Projeto Canoa de Tolda** é do interesse não só de todos os segmentos sociais diretamente vinculados ao desenvolvimento sustentável e da preservação da memória cultural da região do Baixo São Francisco, mas também de todas as instituições, entidades, órgãos públicos e demais interessados, em caráter nacional, na recuperação de um importante patrimônio histórico cultural brasileiro a saber :

- ***as populações das margens***, por terem aí o principal elemento de identidade cultural comum às comunidades de todo o baixo São Francisco ;
- ***as empresas patrocinadoras***, por terem sua imagem associada a questões ambientais e culturais de suma importância .
- ***a Marinha do Brasil***, através de seu Museu e Centro de Documentação que poderão contar para estudos e atividades afins, com uma autêntica canoa de tolda, em estado de navegação ;

- ***as entidades educacionais e culturais*** em todo o Brasil e no exterior ;

- ***os museus*** ligados às áreas cultural, histórica, naval, antropológica e social, no Brasil e no exterior ;

- ***as secretarias municipais e estaduais*** de educação e cultura da região do baixo São Francisco pela coincidência de objetivos e ações entre estas e o projeto aqui apresentado e pela sua responsabilidade como principais fomentadores da preservação de valores culturais e históricos;

- ***governo federal***, através de seus ministérios da Educação e da Cultura, pela sua responsabilidade maior no incentivo e apoio à preservação, e à divulgação de nosso patrimônio histórico, artístico e cultural.

Localização do Estaleiro de Recuperação

A canoa de tolda Luzitânia será restaurada em estaleiro provisório a ser montado na localidade de Pão de Açucar, estado de Alagoas. O local foi pelos motivos seguintes:

- Em Pão de Açucar, antigo porto do baixo São Francisco, foram contactados diversos mestres carpinteiros navais, aptos a comandar a equipe de profissionais que executará o trabalho. Pela proximidade com a base da Sociedade Canoa de Tolda a localidade favorece a permanência constante dos membros desta responsáveis pelo gerenciamento do projeto, otimizando os custos de acompanhamento do mesmo;

- A cidade de Pão de Açucar está ligada ao restante do estado de Alagoas por boas estradas e dispõe de boa infra-estrutura e sistemas de comunicação e transporte e está próxima de cidades maiores, onde o aprovisionamento de materiais e equipamentos não será problema;

• Próximo ainda ao estaleiro de recuperação estão povoados onde tradicionamelnte se teciam cordas, se faziam os velames e outros equipamentos das embarcações tradicionais onde hoje estão os últimos artesãos capazes de produzir tais itens. Sua participação no projeto consistirá tanto no fornecimento direto de itens necessários à recuperação da canoa, quanto em consultas referentes aos detalhes de sua construção e equipamentos que contribuam para a manutenção de seus aspectos originais;

Metodologia da Restauração

Apesar do estado crítico da Luzitânia, ela ainda guarda suas caracteristicas originais, visto que seu último piloto sempre se preocupou, ainda que com pouquíssimos recursos, em efetuar os reparos mais urgentes e a manutenção indispensável. Assim sendo, a própria embarcação, devidamente fotografada e desenhada será a fonte de consulta para a sua restauração.

Tendo como objetivo a manutenção das características de uma autêntica canoa de tolda, todos os processos utilizados na restauração da Luzitânia seguirão à risca a carpintaria naval tradicional do baixo São Francisco. Os processos de preparação e construção se estenderão à confecção dos equipamentos e acessórios da embarcação tais como velames, cabos, ferragens e todos os apetrechos originalmente embarcados.

A preservação das características originais da Luzitânia está baseada no trabalho de pesquisa e documentação que está sendo feito (consulta à arquivos de registro na Capitania Fluvial de Penedo, documentação fotográfica em arquivos pessoais, públicos e de instituições diversas ; entrevistas com antigos armadores, mestres, tripulantes, carpinteiros navais, e pessoas que tiveram suas vidas ligadas à atividade de transporte e/ou comércio fluvial). No caso específico da Luzitânia existem excelentes fotografias de sua época áurea, que documentam com riqueza de detalhes suas caracteristicas.

A preocupação com a longevidade da embarcação levou a Sociedade Canoa de Tolda a abolir o sistema de calafeto nos casco e convés, substituindo a vedação perecível por colagem com

resinas epoxi. Da mesma maneira, para a total preservação do casco, o mesmo será totalmente impregnado com resinas epoxi interna e externamente. Tal processo será utilizado para elementos como o leme e as bolinas. A utilização deste material em nenhum momento compromete a preservação das características originais da embarcação.

Dentre todos os elementos retirados da canoa Luzitânia, serão selecionados aqueles em melhor estado, para sua inclusão no acervo de museu específico e/ou entidades que justifiquem a necessidade de terem tais peças para apresentação e/ou estudos futuros.

Estrutura do Projeto

O **Projeto Canoa de Tolda** foi divido em diversas etapas, com a intenção de sistematizar sua execução:

1ª Etapa- Seleção e contratação dos mestres para a execução da obra e levantamento de suas prioridades

Serão escolhidos e contratados não só os mestres carpinteiros navais, para a restauração da célula da embarcação, mas também os mestres veleiros (confecção artesanal dos dois panos da canoa); mestres cordoeiros (para a confecção artesanal dos cabos) e mestres ferreiros, para a confecção de ferragens como moitões (roldanas), ferragens de leme, bolinas, etc.

2ª Etapa- Compra de material específico de cavername

Nesta etapa, serão adquiridas as principais peças estruturais do casco da canoa - as cavernas - confeccionadas por especialistas, em madeira maciça de lei (braúna ou madeira equivalente). Trata-se de trabalho especializado e de precisão, sobretudo para uma embarcação de tão grande porte, onde não podem ser feitas emendas nas cavernas.

3ª Etapa- Colocação no seco, início do levantamento de medidas para elaboração da planta técnica, desmonte e compra de material

Uma vez com todas as cavernas disponíveis para a sua instalação, a canoa de tolda Luzitânia será levada para a cidade de Pão de Açucar, onde, na localidade conhecida como Porto de Cima, um estaleiro temporário coberto será montado. No local do estaleiro, em operação delicada, a canoa terá seus mastros desmontados, e em seguida será arrastada, por força humana, sobre traves de madeira engraxadas. Já no estaleiro, a canoa será nivelada sobre cavaletes, onde serão iniciados os trabalhos de medições e documentação para a execução das plantas técnicas da canoa. Logo em seguida, virá o desmonte gradativo de todo os os elementos condenados. Simultaneamente, será efetuada a compra de material básico para os trabalhos.

4ª Etapa- Troca do cavername, fundo, costados, convés, tolda, leme, bolinas e estrados.

Todos os elementos estruturais do casco, internos e externos, serão substituídos gradativamente, e de modo a evitar-se a desagregação da embarcação, com a perda de suas formas originais. Trata-se de uma etapa de trabalho de grande precisão. Cavernas e taboados serão todos colados com resina epoxi.

5ª Etapa- Tratamento do casco com resina epoxi, preparação para pintura e acabamento

Uma vez casco, conveses, tolda e todos os demais componentes da canoa finalizados, será feita a aplicação de resina epoxi interna e externamente. Em seguida a preparação para a pintura, em tinta epoxi, também tendo como objetivo a longevidade máxima da embarcação. A pintura de acabamento obedecerá aos padrões originais da Luzitânia, com base na documentação

fotográfica existente.

6ª Etapa- Montagem final e lançamento à água

Aqui temos a instalação definitiva da mastreação completa, leme, bolinas e seus comandos, estrados, etc, todos devidamente pintados e prontos para utilização. A Luzitânia descerá à água já pronta para a navegação inaugural.

Elaboração dos Planos da Luzitânia

Com o **Projeto Canoa de Tolda** temos a oportunidade única de possibilitar, no futuro, a construção de outras canoas de tolda. Sabendo que a construção desta embarcação (assim como tantas outras embarcações tradicionais no Brasil) é puramente baseada na experiência, na memória de seus mestres construtores, e na maioria dos casos, sem a existência de quaisquer documentos técnicos escritos e/ou instrumentos e gabaritos que possibilitem a perenização de medidas e relações dimensionais da canoa, tomamos a inciativa de elaborar os planos de linha e de construção da Luzitânia (planos estruturais, vélico e arranjo interno e de convés).

A Luzitânia será cuidadosamente medida e tendo documentadas as especificações de seus diversos componentes (dimensões e características de material). De posse das medidas, através de um dos mais modernos programas de arquitetura naval, teremos geradas as linhas da canoa, o que possibilitará a construção de outras embarcações do mesmo tipo.

Registro Videográfico do Projeto

Com a concretização do **Projeto Canoa de Tolda**, teremos, sem dúvida, a última mobilização para a construção (entendendo-se que a Luzitânia servirá basicamente como gabarito para a sua completa restauração) de uma autêntica canoa de tolda do rio São Francisco. Este grande

esforço possibilitará a reunião dos últimos mestres ligados às atividades navais tradicionais do Velho Chico, fato portanto, de relevância inquestionável.

Tal oportunidade não pode ser perdida, e para preservar a memória de todo o **Projeto Canoa de Tolda**, o mesmo será documentado integralmente através de vídeo. Uma vez editado, o material videográfico atenderá aos propósitos da **Sociedade Canoa de Tolda** e das demais entidades participantes do projeto como instrumento de divulgação.

6 VIABILIDADE FINANCEIRA DO PROJETO

Orçamento

Apresentamos no Anexo II a Planilha de Custos para a realização do **Projeto Canoa de Tolda**. Esta tabela de custos foi apresentada ao IPHAN –Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, que a considerou perfeitamente adequada, sobretudo da grande complexidade e compromissos existentes no projeto : a Luzitânia será **inteiramente recuperada**, de acordo com a tradição da arte naval do Baixo São Francisco, e **permanecerá navegando**.

Ainda que contando com o trabalho voluntário de diversos profissionais, é necessária a valorização da mão de obra local, que desde o início do projeto, para ele convocada, tem demonstrado dedicação exemplar.

Temos, portanto, a garantia de estar seguindo estritamente cotações de mão de obra e materiais condizentes com os valores do mercado local, de forma justa sem depreciações e/ou supervalorizações indevidas, assim como de apresentar as etapas de execução de maneira pertinente.

É importante notar ainda, que o valor da embarcação, considerando-se o *status* de relíquia histórica mundial é largamente superior ao custo apresentado para a sua restauração.

7

RETORNO PUBLICITÁRIO

Marketing Cultural

As reações positivas por parte do público-clientela ao mesmo tempo que de entidades governamentais e não governamentais para com empresas que investem na produção cultural e na preservação do patrimônio histórico vêm confirmar uma forte tendência internacional no mundo dos negócios: a crescente opção pelo *marketing cultural*.

A identidade que as manifestações culturais criam com seus públicos e, por extensão, com as empresas que as patrocinam, trazem ótimos resultados em termos de promoção institucional, um retorno mais que compensador.

Por este motivo, apontam os especialistas, patrocínios artísticos e culturais estão conquistando espaços tradicionalmente ocupados por outras estratégias de promoção de imagem, inclusive patrocínios esportivos.

Não fosse por tudo isto, a simples opção de promover o enriquecimento cultural da sociedade - a prática do "mecenato" - tem sido fonte de prestígio indiscutível de pessoas e instituições, no decorrer dos séculos. Nada se compara, em termos de permanência, à imagem do "mecenas", isto é, do apoiador da cultura.

Retorno Promocional do Patrocínio

O patrocinador de projeto deste caráter recebe um retorno institucional de diversas formas.

1. associa sua imagem à preservação, recuperação e divulgação do patrimônio

cultural/histórico em todas as peças promocionais relativas ao projeto;

2. *publicidade em cartazes, folders, vídeo e em placa alusiva na própria canoa de tolda ;*

3. *o nome da empresa estará vinculado ao projeto em toda e qualquer citação do mesmo, seja em revistas especializadas, mídia impressa diversa, mídia de rádio e televisão ;*

4. a empresa poderá utilizar de forma devidamente acordada imagens do ***Projeto Canoa de Tolda*** *e da embarcação em promoção de sua iniciativa.*

8 DIVULGAÇÃO DO PROJETO CANOA DE TOLDA

Dentro do planejamento do projeto, está prevista sua divulgação *o* através dos mais diversos meios de comunicação, com o auxílio das mídias impressa (jornais e revistas especializadas, nacionais e internacionais); falada (rádio-difusoras locais e regionais) e televisiva (redes regionais e programas de difusão nacional e internacional), a saber como abaixo indicado:

- *lançamento da embarcação na cidade de Pão de Açúcar, em evento com a participação da imprensa, dos patrocinadores, realizadores, a Marinha do Brasil, pessoal ligado à área náutica, a comunidade do baixo São Fancisco e demais setores ligados ao projeto.*

- *viagem inaugural por todo o baixo São Francisco, consolidando a intenção primeira do projeto de restabelecimento da navegação tradicional no Rio, com a participação da imprensa ;*

- *exibição do documentário relativo ao projeto em programação de caráter educativo e cultural em canais de TV aberta e a cabo, especializados ;*

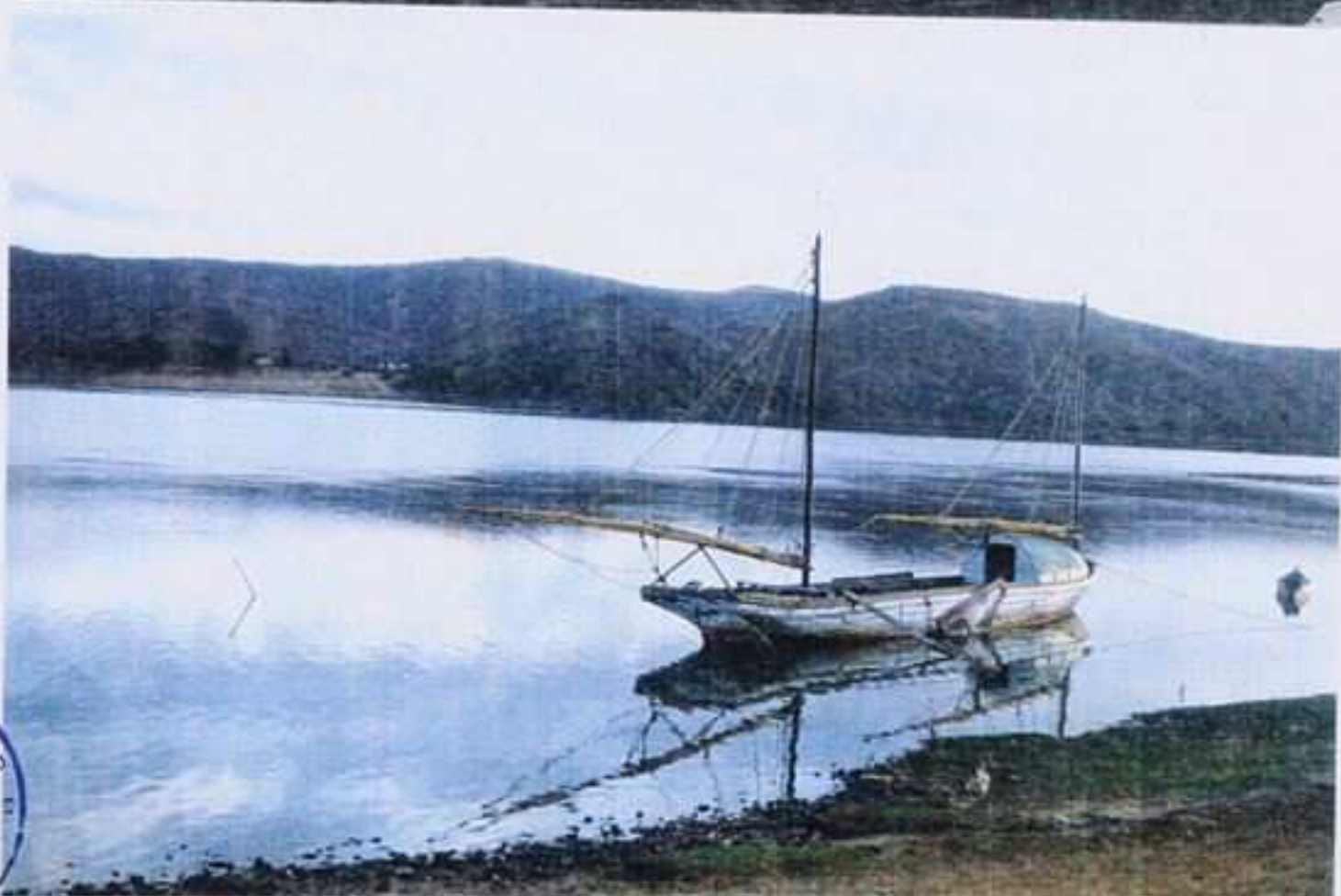
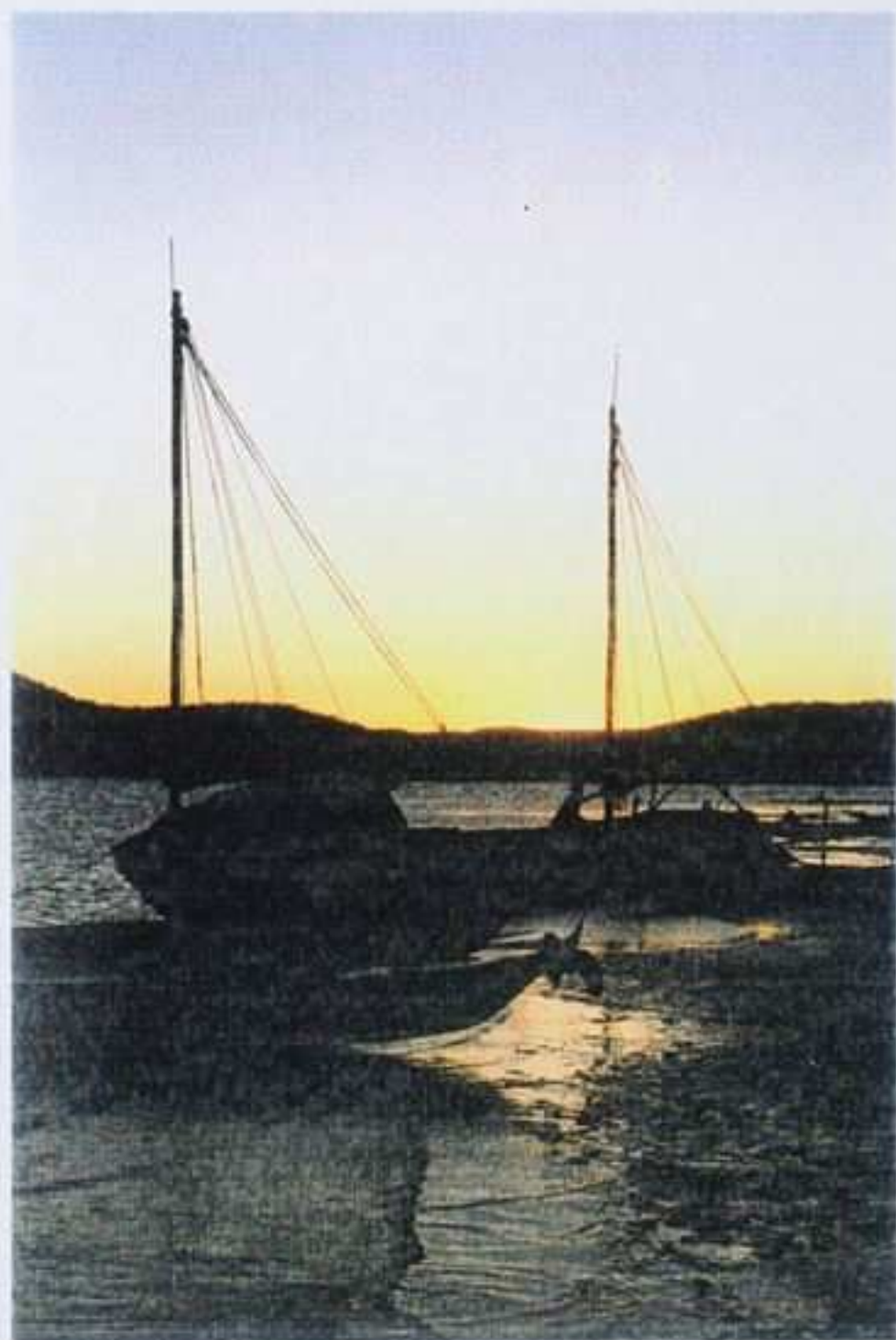
- *publicação de artigos em periódicos especializados em náutica, historiografia naval e navegação nacionais e estrangeiros.*

- *manutenção de home page, contendo links para as atividades dos principais participantes do projeto, trazendo informações atualizadas acerca do progresso da obra ;*

- *confecção de material comemorativo para divulgação do projeto : adesivos, cartazes e camisetas.*

9 ANEXOS

ANEXO I

Documentação Fotográfica da Canoa Luzitânia

ANEXO II

Planilha de Custos

PLANILHA DE CUSTOS - PROJETO CANOA DE TOLDA

1. COMPRA DE MATERIAIS					
ESPECIFICAÇÃO	*UNIDADE*	*QUANT.*	*VALOR UNITÁRIO (R$)*	*VALOR TOTAL (R$)*	*VALOR EM UFIR*
Madeira do casco	metro cúbico	4,4	920,00	4.048,00	3.954,90
Madeira da tolda	metro cúbico	0,5	920,00	460,00	449,42
Madeira das bolinas	metro cúbico	0,12	920,00	110,40	107,86
Madeira do convés	metro cúbico	0,65	920,00	598,00	584,25
Madeira do leme	metro cúbico	0,2	920,00	184,00	179,77
Madeira do estrado	metro cúbico	1,06	920,00	975,20	952,77
Madeira dos mastros	metro cúbico	2,02	920,00	1.858,40	1.815,66
Cavername em braúna	pares	11	45,00	495,00	483,62
Ferragens	conjunto	1	1.580,00	1.580,00	1.543,66
Adesivos epoxi	kg	250	30,00	7.500,00	7.327,50
Tintas epoxi	galão	7	45,00	315,00	307,76
Tintas poliuretano	galão	8	56,30	450,40	440,04
Consumíveis	conjunto	1	1.260,00	1.260,00	1.231,02
Moitões	peças	30	32,00	960,00	937,92
Velame	conjunto	1	1.950,00	1.950,00	1.905,15
Cabos diversos	conjunto	1	1.850,00	1.850,00	1.807,45
			sub-total	**24.594,40**	**24.028,73**
2. MÃO DE OBRA					
ESPECIFICAÇÃO	*UNIDADE*	*QUANT.*	*VALOR UNITÁRIO (R$)*	*VALOR TOTAL (R$)*	*VALOR EM UFIR*
Colocação no seco(encalhe)	empreitada	1	150,00	150,00	146,55
Equipe de carpinteiros navais	empreitada	1	8.000,00	8.000,00	7816,00
Desbaste cavername	empreitada	1	150,00	150,00	146,55
Lançamento à água	empreitada	1	150,00	150,00	146,55
			sub-total	**8.450,00**	**8255,65**
3. ACOMPANHAMENTO					
ESPECIFICAÇÃO	*UNIDADE*	*QUANT.*	*VALOR UNITÁRIO (R$)*	*VALOR TOTAL (R$)*	*VALOR EM UFIR*
Transporte	passagem	40	18,60	744,00	726,89
Hospedagem	diária	40	25,00	1.000,00	977,00
Alimentação	diária	40	20,00	800,00	781,60
Filmes fotográficos	rolo	35	6,50	227,50	222,27
Revelação e cópias fotográficas	rolo	35	15,00	525,00	512,93
Fitas videográficas S-VHS	cassete	5	36,40	182,00	177,81
			sub-total	**3.478,50**	**3398,49**
TOTAL GERAL DO PROJETO				**36.522,90**	***35.682,87***

ANEXO III

Currículo dos Coordenadores do Projeto Canoa de Tolda

CARLOS EDUARDO RIBEIRO JUNIOR

DADOS PESSOAIS

Nascimento:	13 de dezembro de 1958
Natural:	Estado do Rio de Janeiro
Nacionalidade;	Brasileira
Identidade:	08582350-30
CPF	503.076.817-34
Residência:	R. do Recanto, 32 - Pov. de Areia Branca – 49099-400 Aracaju SE

FORMAÇÃO

Licenciatura em Ciências Biológicas:	Faculdade de Cabo Frio, 1977/78
Licenciatura em Inglês/Português:	Faculdade de Cabo Frio, 1979/1980

QUALIFICAÇÃO

Profissão:	Projetista, Construtor Naval
Linguas:	Francês, Inglês e Espanhol
Habilitação da Marinha do Brasil:	Inscrição 10.520 de 12/06/80
Outros:	Navegação Astronômica, Informática(Editoração Eletrônica, Computação Gráfica, CAD)

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

Iniciou a constrrução de embarcações a partir de 1975, tendo sido diretor proprietário dos estaleiros Ribeiro-Hercher Multicascos do Brasil e MultiComposite do Brasil, ambos em Cabo Frio. Com estes estaleiros introduziu uma nova geração de embarcações multicascos no país (trimarãs e catamarãs), baseada na construção em composto madeira/epoxi. Para tanto, junto com a Tubolit Ltda., cooperou no desenvolvimento do adesivo/impregnante epoxi Scuna®, que possibilitou grande evolução na construção naval brasileira, construindo a primeira embarcação no Brasil utilizando este processo. Em 1988, colaborando com Richard Newick (EUA - o então mais importante projetista naval de multicascos), desenvolveu a familia de trimarãs a vela Raça 40(12m), cujo protótipo participou da CSTAR 88, a mais famosa regata de travessia oceânica em solitário (Atlântico Norte).

Em 1991, convidado pelo governo de Sergipe, através da Sergiportos, se instala em Aracaju para desenvolver e implantar o Projeto Catamarãs de Sergipe, primeiros catamarãs de turismo náutico construídos em série no Brasil. A partir desta data, vários outros projetos de catamarãs utilitários foram realizados, e dentre eles o do Regional Cat® 180, que hoje faz a linha Salvador/Morro de São Paulo. Mais recentemente, projetou o catamarã Eccodigital, de 21', que atravessou o Atlântico tripulado pelo navegador solitário Julio Esteves, durante as comemorações dos 500 anos da chegada dos portugueses ao Brasil.

Atualmente conta com vários de seus projetos (hoje desenvolvidos pela Ygara – Projetistas Associados) navegando em diversas partes do mundo (Atlântico Norte, Atlântico Sul e Pacifico Sul), e em construção seriada e especial por diversos estaleiros no Brasil.

Percorre a região do Baixo São Francisco desde 1997, quando iniciou os trabalhos com as comunidades ribeirinhas e o estudo das embarcações tradicionais daquele trecho do rio São Francisco.

ANEXO IV

Título de Propriedade da Canoa Luzitânia

RECIBO DE VENDA DE EMBARCAÇÃO À VELA DE SERVIÇO FLUVIAL

R$4.000,00

Eu, JOSÉ FERNANDES SILVA, brasileiro, nascido à Poço Redondo, SE, casado, agricultor e armador, portador da identidade de número 197.574, emitida em 05/06/1971, pelo órgão SSP-SE, CPF 977591125-72, morador no Povado do Curralinho, Município de Poço Redondo, Estado de Sergipe, , recebi da **SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO CANOA DE TOLDA**, entidade brasileira, sem fins lucrativos, fundada em 05 de janeiro de 1998, com Estatuto registrado no Cartório do 10°.Oficio, na comarca de Aracaju, Estado de Sergipe, CGC número 02.597.836/0001-40, e com sede oficial à Estrada João Bezerra, 555, Povoado de Areia Branca, Município de Aracaju, Estado de Sergipe, a importância de **R$4.000,00(quatro mil reais),** pagos integralmente nesta data e em moeda corrente nacional; referente ***à venda da embarcação do tipo canoa de tolda à vela***, classificação ...., comprimento 13,45 m, contorno 2,65 m, pontal 0,65 m, boca máxima 1,66 m, calado máximo 0,4 m, capacidade 02 trip. e 20 passageiros, de nome **LUSITÂNIA**, registrada na Capitania dos Portos de Penedo, Estado de Alagoas, sob o número 242009016-1 (titulo de inscrição emitido em 30/09/83), de minha propriedade, sendo que o vendedor se obriga a vender a embarcação acima descrita e identificada livre e desembaraçada de ônus ou gravames judiciais, extra-judiciais e trabalhistas, para tanto devendo apresentar a comprovação de ausência de ônus e gravames conforme os descritos, através de documentação devidamente validada nos termos da lei vigente.

CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO
Tabelião
Bonifácio José Bezerra

Reconheço como verdadeira(s) a(s) firma(s) de Carlos Eduardo Ribeiro Júnior
Penedo, .../...1999
Em testº ... da verdade Tab. Público
Bonifácio José Bezerra

Penedo, 27 de julho de 1999

Vendedor
(à rogo de José Fernandes Silva assina Carlos Eduardo R. Júnior).

Testemunhas

Carlos Eduardo Ribeiro Jr. 08882750-70 SSP RO

Ano Riefer 09534927-0 IFP-RJ

MINISTÉRIO DA FAZENDA
SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL
COORDENAÇÃO GERAL DE TECNOLOGIA
E SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

DE TOLDA

CANOA DE TOLDA
RODOVIA JOAO ALVES BEZERR,555
POVOADO AREIA BRANCA

49000-000 ARACAJU,SE

RR 1 4 2 5 9 6 2 6 9 BR

AR

CNPJ

CADASTRO NACIONAL
DA PESSOA JURÍDICA

00013459

REMETENTE
SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO
SERPRO - SERVICO FEDERAL DE PROCESSAMENTO DE DADOS
AV.LUIS VIANNA FILHO,2.355
PARALELA
CEP - 41.730-000 - SALVADOR.BA

☐ MUDOU-SE ☐ FALECIDO ☐
☐ DESCONHECIDO ☐ AUSENTE / /
☐ END. INSUFICIENTE ☐ NÃO PROCURADO VISTO

DESTAQUE AQUI

Senhor Contribuinte,

Este Cartão substitui o cartão CGC. Confira os seus dados e, se houver qualquer divergência, dirija-se à Unidade Administrativa da SRF de sua jurisdição para as alterações necessárias.

SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL

00013453

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CADASTRO NACIONAL DA PESSOA JURÍDICA - CNPJ

NÚMERO DE INSCRIÇÃO	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DA PESSOA JURÍDICA	DATA DE ABERTURA	VALIDADE DO CARTÃO
02.597.836/0001-40		26/06/1998	30/06/2000

NOME EMPRESARIAL
SOCIEDADE SOCIO AMBIENTAL DO BAIXO SAO FRANCISCO - CANOA DE TOLDA

TÍTULO DO ESTABELECIMENTO (NOME DE FANTASIA)
CANOA DE TOLDA

CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA PRINCIPAL
91.99-5-00 - Outras atividades associativas,ne

CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA NATUREZA JURÍDICA
302-6 - ASSOCIACAO

LOGRADOURO	NÚMERO	COMPLEMENTO
RODOVIA JOAO ALVES BEZERRA	555	

CEP	BAIRRO/DISTRITO	MUNICÍPIO	UF
49000-000	POVOADO AREIA BRANCA	ARACAJU	[illegible]

CAIXA POSTAL/FAX/CORREIO ELETRÔNICO/TELEFONE

CPF DO RESPONSÁVEL	SITUAÇÃO ESPECIAL
332.320.247-34	

APROVADO PELA IN/SRF NO. 64/98

VÁLIDO EM TODO TERRITÓRIO NACIONAL

CANOA DE TOLDA™

SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

Eliane Fonseca de Carvalho
Superintendência Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SE
Nesta

Of. No. 65/2000 - 08.08.2000

Ref: ***Projeto Canoa de Tolda, Tombamento da Canoa de Tolda Lusitânia.***

Prezada Senhora,

Por meio desta solicitamos posição relativa ao andamento do processo de tombamento da canoa de tolda Luzitânia (conforme nosso ofício 57/2000, datado de 08.08.2000 e protocolado em 14.08.2000).

Aproveitamos para apresentar cópia (em anexo) de carta da Associação de Moradores do Povoado do Mato da Onça, em Pão de Açúcar –AL (onde se encontra a Luzitânia) manifestando apoio ao tombamento da canoa.

Sem mais para o momento, e atenciosamente,

Carlos Eduardo Ribeiro
Coordenador do Projeto Canoa de Tolda

PS- Em anexo:

01 cópia de carta da Associação de Moradores do Povoado do Mato da Onça

CANOA DE TOLDA - SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO
Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555 - Povoado de Areia Branca - 49099-400 Aracaju SE Brasil
Tels +55 (0)79 224 13 27, +55 (0)79 987 33 56 Fax +55 (0)79 224 40 77 E-Mail

Ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN
A/C Sociedade Socio Ambiental do Baixo São Francisco Canoa de Tolda
Rua do Recanto, 32 – Povoado de Areia Branca
49099-400 Aracaju SE

Mato da Onça, 28 de agosto de 2000.

Prezados Senhores,

A ***Associação dos Moradores e Pequenos Produtores do Povoado Mato da Onça,*** povoado ribeirinho do Baixo São Francisco, onde se encontra a canoa de tolda Luzitânia, vem manifestar o total apoio para a recuperação da embarcação.

As canoas de tolda eram o meio de transporte que utilizávamos quando queríamos ir a qualquer lugar. Hoje só existe a Luzitânia, como memória da vida que tínhamos no tempo passado. Com a reforma da Luzitânia nossos filhos poderão saber como era nossa vida. Os moradores do Baixo São Francisco querem voltar a navegar na Luzitânia, andando pelo rio.

A ***Associação dos Moradores e Pequenos Produtores do Povoado Mato da Onça*** se coloca à inteira disposição para o que for preciso e for possível na reforma da Luzitânia.

Obrigado e atenciosamente.

Reginaldo Silva dos Santos

Reginaldo Silvio dos Santos
Representante da Associação dos Moradores e Pequenos Produtores do Povoado Mato da Onça

ASSOCIAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO COMUNITÁRIO POVOADO DO MATO DA ONÇA
57400-000 - PÃO DE AÇÚCAR - AL BRASIL

FILIADA A SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO CANOA DE TOLDA

MINISTÉRIO DA CULTURA

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

8ª COORDENAÇÃO REGIONAL
Travessa Baltazar de Góes, 86 - 14º andar - 49010-000 Aracaju - SE
Telefone: (079) 211 1066 e Fax: (079) 211 9945
homepage: www.iphan.gov.br

Oficio nº 067/2000 Aracaju,04 de Setembro de 2000

Prezado Senhor,

Para a instauração do Processo de Tombamento, se faz necessário que seja fornecido a esta Superintendência o que pede a Portaria nº 11 de Setembro de 1986 no seu Parágrafo 2º e exigências do Conselho Consultivo do IPHAN, abaixo relacionadas.

Portaria nº 11 de Setembro de 1896

"§ 2º - *No caso de a proposta de tombamento se referir a bem ou bens móveis, a instrução do pedido constará de descrição pormenorizada do objeto, se tratar de peça única ou da relação detalhada de peças componentes de coleção, listadas uma a uma, mencionando-se o material empregado, as dimensões de cada unidade e outras características que as individualiza, assim como de informações precisas sobre a localização, o proprietário e/ou responsável pela guarda do(s) objeto(s) e seu estado de conservação, acrescidas de documentação fotográfica e análise do valor desses bens para o patrimônio cultural do País*".

Exigências do Conselho Consultivo do IPHAN:

1 – Os documentos elaborados para compor os processos deverão ser originais, com todas as folhas rubricadas na parte inferior , e assinados pelo autor com tinta azul;

2 – As cópias de documentos enviados a terceiros deverão conter a assinatura e rubricas do seu autor. As cópias dos ofícios enviados aos prefeitos Municipais, para lhes dar conhecimento de processos de tombamento, deverão ser assinadas com tinta azul, não sendo admissível cópia xerox do original;

3 – Os documentos elaborados na eventual ausência do titular de um setor deverão ser encaminhados por seu substituto legal, não sendo admissível a utilização do nome do titular encimado pela assinatura do seu substituto antecedida pela letra "p";

4 – Os documentos contendo erros eventuais deverão ser refeitos ou, na impossibilidade dessa providência, corrigidos pelo autor com ressalva rubricada;

Ilmº. Sr.
CARLOS EDUARDO RIBEIRO
Coordenador do Projeto Canoa de Tolda

8ª COORDENAÇÃO REGIONAL
Travessa Baltazar de Goes, 86 - 14º andar - 49010-000 Aracaju - SE
Telefone: (079) 211.1066 e Fax: (079) 211.9943
homepage: www.iphan.gov.br

5 – Os documentos que contenham lacunas ou falhas de qualquer natureza deverão ser devolvidos ao seu autor para substituição;

6 – Os processos não poderão conter documentos informais;

7 – Os anexos, quando referidos e encaminhados por documentos, deverão ser mantidos nos processos;

8 – A denominação do bem proposto para tombamento deverá ser fixada antes do encaminhamento do processo à apreciação do Conselho Consultivo, sendo recomendável a sua uniformização tão logo seja possível, em todos os expedientes elaborados pelos diversos setores do IPHAN.

Ficamos no aguardo das providências para que seja dado continuidade ao processo.

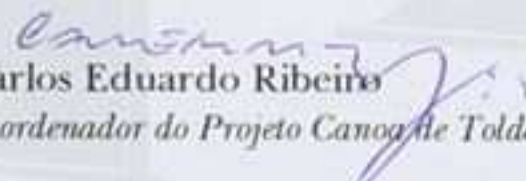
Atenciosamente,

Eliane Maria Silveira Fonseca Carvalho
Superintendente Regional
IPHAN-8ª Superintendência Regional

CANOA DE TOLDA™
SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

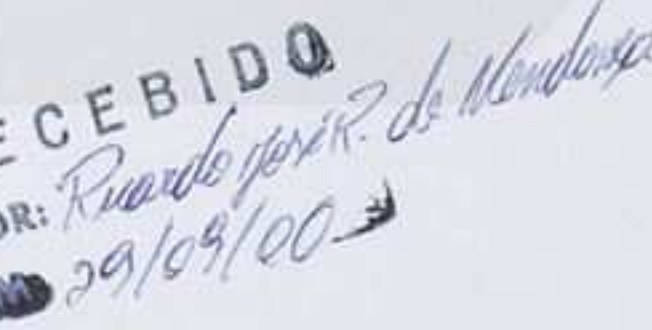
Eliane Fonseca de Carvalho
Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SE
IPHAN
Travessa Baltazar de Góes, 86 – 14° andar
49010-000 Aracaju SE

Of. No. 75/2000 - 11.09.2000

Ref: ***Formalização de Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia – Embarcação Tradicional a Vela do Baixo São Francisco***

Prezada Senhora,

Por meio desta formalizamos o pedido de tombamento da embarcação a vela de nome Luzitânia, última canoa de tolda operacional do Baixo São Francisco, de nossa propriedade.

A canoa de tolda Luzitânia foi por nós adquirida em caráter de urgência (com recursos obtidos através de convênio com o consulado da Alemanha no Recife – PE), com o objetivo de seu restauro por meio do Projeto Canoa de Tolda. O tombamento da Luzitânia será o reconhecimento oficial de sua importância e será de grande estímulo à cooperações que possibilitem o salvamento da embarcação.

Em razão do estado crítico em que se encontra a canoa, solicitamos a apreciação desta documentação em regime de urgência. De antemão agradecemos.

Sem mais para o momento, e atenciosamente,

Carlos Eduardo Ribeiro
Coordenador do Projeto Canoa de Tolda

Em anexo:
01 Original de Memorial de Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia
01 Original de Carta da Associação de Moradores do Povoado do Mato da Onça – AL
01 Cópia de Título de Propriedade da Canoa de Tolda Luzitânia
01 Vídeo Demonstrativo da Canoa de Tolda Luzitânia
01 Cópia do Estatuto da Sociedade Sócio Ambiental Canoa de Tolda
01 Cópia do Cartão de CNPJ da Sociedade Sócio Ambiental Canoa de Tolda
01 Cópia do Parecer do IPHAN a respeito do Projeto Canoa de Tolda
01 Cópia da Planilha de Custos da restauração da Luzitânia

CANOA DE TOLDA - SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO
Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555 - Povoado de Areia Branca - 49099-400 Aracaju SE Brasil
Tels +55 (0)79 224 13 27, +55 (0)79 987 33 56 Fax +55 (0)79 224 40 77 E-Mail

Memorial de Proposta de Tombamento Da Canoa Luzitânia

Última Embarcação Tradicional do Tipo Canoa de Tolda em Operação no Baixo São Francisco

1. Considerações Preliminares Sobre o Projeto Canoa de Tolda

O **Projeto Canoa de Tolda**, da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco Canoa de Tolda, corresponde à necessidade mais do que urgente de recuperar e preservar um dos principais elementos do patrimônio cultural e histórico do Baixo São Francisco : a *canoa de tolda*. Seu nome provém da *tolda*, pequena cabine localizada junto à proa, utilizada como abrigo da tripulação e seus pertences.

Estas antigas embarcações a vela de grande porte faziam a integração de todo o baixo curso do rio. Sua elevada capacidade de transporte de carga dinamizava a economia da região, sendo um dos emblemas da memória de seu povo, que mantém ainda fortes laços afetivos em relação a esses barcos.

Resta hoje uma *última canoa de tolda navegando* em todo o Baixo São Francisco, de nome **Luzitânia**. A embarcação foi adquirida recentemente pela Sociedade Canoa de Tolda através de convênio com o Consulado Geral da Alemanha. De construção antiga, e tendo como seu último porto a localidade de Curralinho, Alto Sertão Sergipano, esta canoa há pouco tempo atrás, ainda fazia linha entre o sertão de Alagoas e Sergipe e a cidade alagoana de Penedo, próxima à foz.

A **Luzitânia** encontra-se em estado extremamente precário, e graças ao **Projeto Canoa de Tolda** ela voltará a navegar, possibilitando às gerações futuras o contato com este importante elemento da história e da cultura do rio São Francisco.

2. A Sociedade Sócio Ambiental Canoa de Tolda e o Baixo São Francisco

A Sociedadre Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, proprietária da canoa de tolda **Luzitânia**, é uma sociedade civil, sem fins lucrativos, apartidária, livre e sem discriminação fundada em 1998 com o objetivo o desenvolvimento de projetos relacionados com o aspecto sócio-cultural das populações ribeirinhas e preservação ambiental da região do Baixo São Francisco.

De forma pioneira a Sociedade Canoa de Tolda vem executando diversos projetos:

CANOA DE TOLDA - SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO
Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555 - Povoado de Areia Branca - 49099-400 Aracaju SE Brasil
Tels +55 (0)79 224 13 27, +55 (0)79 987 33 56 Fax +55 (0)79 224 40 77 E-Mail

- **Projeto Margens**, de levantamento das condições sócio-ambientais em todos os povoados ribeirinhos do Baixo São Francisco ;

- **Projeto Arapuá**, de estruturação de associações de moradores, para o seu treinamento e execução de micro-projetos para o desenvolvimento sustentável ;

- **Projeto Memória do Baixo São Francisco**, com a produção do documentário Na Veia do Rio;

- **Projeto Canoa de Tolda**, para a restauração da canoa de tolda **Luzitânia**.

Em todo o trabalho a identidade do ribeirinho é o elemento guia para o desenvolvimento das estratégias de atuação.

3. A Importância das Canoas de Tolda

Há não muito tempo atrás, o trecho do rio São Francisco entre a então próspera cidade de Piranhas (próxima à barragem de Xingó), em Alagoas, e a foz era navegado por um vasto número de embarcações de serviço e transporte de passageiros a vela e a motor, indicando o dinamismo da atividade econômica na região.

Dentre as embarcações de trabalho movidas a vela, as mais importantes eram as canoas de tolda, pois desempenhavam o papel fundamental de transporte das cargas mais pesadas e variadas entre os extremos do Baixo São Francisco : toras, estacas de madeira e carvão vegetal, cerâmicas e tijolos, gado e pescado salgado, pedras e cal para construção, arroz e milho. As canoas de tolda eram o principal pilar do transporte da produção agropecuária, artesanal e de manufaturados em toda a região, tendo atingido em seu apogeu proporções consideráveis. Seu tamanho era medido pela capacidade de transporte de sacos de cereal. Assim no caso específico da **Luzitânia**, temos uma canoa de 200 sacos, porém as maiores chegavam a 1000, 1500 e mesmo 2000 sacos.

Em torno das grandes canoas de tolda do São Francisco, vivia uma comunidade ativa e variada : *os pilotos*, comandantes e responsáveis pela embarcação e em muitos casos pela comercialização de sua carga ; *os canoeiros tripulantes*, homems das margens dos rios, que muitas vezes, na falta dos ventos, com sua força e varas impulsionavam as toldas rio acima na necessidade de chegar a bom porto a tempo ; *os mestres carpinteiros navais*, com seus segredos, tradições de traçado e técnicas de construção, em busca da canoa perfeita, a que primeiro chegasse ao seu destino, com a maior capacidade de carga possivel ; *os cordoeiros*, trançando manualmente cabos e filames das canoas ; *os calafates*, responsáveis pela manutenção das juntas dos taboados dos cascos das embarcações ; *os mestres veleiros*, que desenhavam, cortavam, costuravam e tingiam as peças de algodão que como velas impusionariam as canoas. Devemos notar que determinadas comunidades ao longo do Baixo São Francisco desenvolveram maior tradição nesta ou naquela atividade.

Com a decadência da economia regional nas últimas décadas, as modificações do regime de águas do São Francisco e a mudança da relação do homem ribeirinho com o rio, as canoas de tolda gradativamente perderam sua função. A implantação de uma rede rodoviária cada vez mais ampla, levando a quase todos os povoados produtos mais baratos e novidades tecnológicas para os moradores, foi também um fator determinante no desaparecimento do transporte tradicional a vela e a motor.

O sistema rodoviário contribuiu para uma maior velocidade no transporte de cargas e passageiros, que se tornou mais ágil, ainda que menos confortável, afastando ainda mais o homem de seu contato com o rio.

Entretanto, a memória do tempo em que o regime do rio, a navegação fluvial e a atividade econômica do Baixo São Francisco representavam um diferencial em qualidade de vida não foi perdida. É na canoa de tolda que os habitantes das margens do rio identificam um dos símbolos deste modo de vida.

De todas as dezenas de canoas de tolda do Baixo São Francisco sobrou um único exemplar navegando, a **Luzitânia**, que sobreviveu graças à dedicação de seu mestre Abel Ferreira, natural de Pão de Açucar, Alagoas.

4. A Luzitânia : descrição e estado de conservação

Embora tenha 15.70 metros de comprimento, a **Luzitânia** não foi das maiores canoas de tolda do Baixo São Francisco (há registros de canoas de tolda com mais de 25 metros). Mas pela persistência de seu mestre em mantê-la a todo custo, foi a única a resistir ao tempo, e ainda que reparada precariamente na maioria das vezes, manteve intactas suas caracteriísticas originais : estilo, mastreação, sistemas de governo e controle de velame, bolinas e leme, etc.

Quanto à idade da **Luzitânia**, temos que a época em que foi lançada na água, não é concidente com o seu atual registro na Capitania Fluvial de Penedo, que consta de 1982. Segundo vários pilotos e habitantes das margens do Baixo São Francisco, a embarcação teria por volta de 50 anos. Ocorre que durante muito tempo os proprietários de embarcações na região, por diversas razões, não registravam as mesmas no rol de registro das autoridades competentes (atual Capitania Fluvial de Penedo, em Penedo, Alagoas). Muitas embarcações foram modificadas, mudaram de propriedade e tiveram seus nomes alterados sem que houvesse registro de tais informações. Tal situação é comum às diversas regiões mais isoladas do Brasil, e dificulta o levantamento de dados com maior precisão.

Atualmente, a **Luzitânia** é legalmente de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, estando devidamente registrada na Capitania Fluvial de Penedo, e tem como porto o povoado do Mato da Onça em Alagoas, a montante da cidade de Pão de Açucar.

4.1 Estado de Conservação da Canoa de Tolda Luzitânia

O estado da **Luzitânia** é crítico, tendo sido feitos levantamento técnico e documentação fotográfica detalhados de toda a embarcação, não só para estabelecimento de prioridades e cronograma da obra de restauração, mas também para listagem dos materiais e equipamentos diversos necessários para o trabalho. De forma simplificada e por áreas e elementos específicos da embarcação podemos abaixo listar :

4.1.1 Casco

Estrutura Interna – (estrutura principal)

a) Cavername- *A maior parte das cavernas se encontra gravemente deteriorada por podridão avançada, por ação de organismos vivos, e fraturas consequentes de seu enfraquecimento. Está prevista a substituição de 11 (onze) pares de cavernas. Estas cavernas serão confeccionadas em braúna maciça, e constituem peças com até 2,50m de comprimento cada uma.*

b) Roda de Proa- *Também condenada, terá que ser substituída. Sua principal função, além do fechamento do taboado e geração das formas da entrada d'águas das seções*

de vante do casco é suportar o peso do mastro de proa, e a transferência dos esforços por ele provocados.

c) Roda de Popa- *Na mesma situação da roda de proa. Suporta, junto com o espelho de popa as ferragens do leme, e o esforço deste a ela transmitido.*

d) Pau de Centro de Popa- *Peça interna no convés de popa, ao longo do centro da canoa, que suporta os esforços do mastro de ré, para transmiti-los ao resto do casco. Também será substituída.*

Estrutura Externa

a) Taboado do Costado- *Serão trocadas a maior parte das tábuas já extremamente deterioradas.*

b) Taboado do Fundo- *Todo o fundo da embarcação se encontra comprometido (podridão, ação de vermes aquáticos, etc.). A substituição será total.*

c) Calafeto/Revestimento do Casco- *O calafeto (vedação) original do casco será inteiramente substituído por colagem entre as tábuas com resina epoxi, o que definitivamente acabará com os problemas de manutenção e infiltração de água, já que todo o casco será revestido interna e externamente com o mesmo material.*

d) Espelho de Popa/Carro de Popa- *Completamente destruídos, sobretudo o carro de popa, cuja função principal é de sustentar o sistema de escota da vela de ré.*

4.1.2 Convés

Convés de Proa/Tolda- *Na realidade o convés de proa de diminuta área é englobado pela tolda da canoa. Esta conta com sua estrutura em bom estado, e terá apenas a sua cobertura (atualmente em chapas de zinco pintado) substituída por peças de madeira trincada, como as toldas tradicionais. Também como o casco será colada e impermeabilizada com resina epoxi.*

Bancos Estruturais- *Peças transversais, que mantém os costados afastados e ao mesmo sempre servem com tensores (auxiliados por barras de ferro transversais). Todos os bancos serão trocados.*

Verdugos e Bordas Falsas- *Todos estão em estado de comprometimento total.*

Convés de Popa- *Com todas as suas tábuas deterioradas, o convés de popa será inteiramente refeito, colado e saturado com resina epoxi.*

Estrados do Fundo(paineiros)- *Dividido e diversos elementos para seu desmonte, o estrado do fundo será totalmente refeito.*

4.1.3 Sistemas de Governo

Leme- *Tanto suas ferragens estruturais e de articulação como suas peças de madeira se econtram extremamente comprometidos pela corrosão e podridão. Será refeito em sua totalidade. O mesmo para a cana de leme e seus moitões da desmultiplicação de governo.*

Bolinas- *A mesma situação do leme. Ambas serão substituídas por peças novas, juntamente com o sistema de içamento (moitões e cabos)*

4.1.4 Mastreação/Plano Vélico

Mastros- *Ambos os mastros estão com problemas de apodrecimento em seus pés, e na zona da enora, chegando ao final de sua vida útil. Serão substituídos por peças novas.*

Retrancas e Vergas- *Da mesma forma que os mastros, estas peças terão que ser substituídas.*

Velas- *Todos os panos, já desgatados pela ação do sol, chuva e fungos terão que ser substituídos por novos assim como seu entralhamento às vergas, retrancas e mastros.*

Cabos de Controle- *Todos os cabos de controle, como adriças, escotas, controle das bolinas, da cana de leme, fundeio, etc., serão substituídos por novos.*

Moitões- *Terão que ser substituídos todos os moitões da embarcação : adriças das velas, das vergas, escotas, controle das bolinas e controle da cana de leme.*

5.Características do Projeto

5.1 Objetivo

O objetivo principal do **Projeto Canoa de Tolda** é a completa e fiel restauração da canoa de tolda **Luzitânia** em caráter de urgência, deixando-a em perfeitas condições de navegação. ***Uma vez pronta, a Luzitânia, através da Sociedade Canoa de Tolda, se fará presente em todo o Baixo São Francisco, seja durante manifestações culturais da região, seja como ferramenta de trabalho dos diversos projetos da entidade***. Visamos dessa forma assegurar a permanência de um símbolo máximo da cultura do Baixo São Francisco, hoje em risco de desparecimento definitivo de sua paisagem.

5.2 Interesse

A realização **Projeto Canoa de Tolda** é do interesse não só de todos os segmentos sociais diretamente vinculados ao desenvolvimento sustentável e da preservação da memória cultural da região do Baixo São Francisco, mas também de todas as instituições, entidades, órgãos públicos e demais interessados, em caráter nacional, na recuperação de um importante patrimônio histórico cultural brasileiro a saber :

- ***às populações das margens***, por terem aí o principal elemento de identidade cultural comum às comunidades de todo o Baixo São Francisco ;
- ***às empresas patrocinadoras***, por terem sua imagem associada a questões ambientais e culturais de suma importância .

- *à Marinha do Brasil*, através de seu Museu e Centro de Documentação que poderão contar para estudos e atividades afins, com uma autêntica canoa de tolda, em estado de navegação ;

- *às entidades educacionais e culturais* em todo o Brasil e no exterior ;

- *aos museus* ligados às áreas cultural, histórica, naval, antropológica e social, no Brasil e no exterior ;

- *às secretarias municipais e estaduais* de educação e cultura da região do Baixo São Francisco pela coincidência de objetivos e ações entre estas e o projeto aqui apresentado e pela sua responsabilidade como principais fomentadores da preservação de valores culturais e históricos;

- *ao governo federal*, através de seus ministérios da Educação e da Cultura, e organismos de preservação do patrimônio histórico e artístico nacional, pela sua responsabilidade maior no incentivo e apoio à preservação, e à divulgação de nosso acervo histórico, artístico e cultural.

5.3 Localização do Estaleiro de Recuperação

A canoa de tolda **Luzitânia** será restaurada em estaleiro provisório a ser montado na localidade do Mato da Onça, município de Pão de Açucar, estado de Alagoas. O local foi pelos motivos seguintes:

- Em Pão de Açucar, antigo porto do Baixo São Francisco, foram contactados diversos mestres carpinteiros navais, aptos a comandar a equipe de profissionais que executará o trabalho. Pela proximidade com a base da Sociedade Canoa de Tolda a localidade favorece a permanência constante dos membros desta responsáveis pelo gerenciamento do projeto, otimizando os custos de acompanhamento do mesmo;

- A cidade de Pão de Açucar está ligada ao restante do estado de Alagoas e Sergipe por boas estradas e dispõe de boa infra-estrutura e sistemas de comunicação e transporte e está próxima de cidades maiores, onde o aprovisionamento de materiais e equipamentos não será problema;

- Próximo ainda ao estaleiro de recuperação estão povoados onde tradicionamente se teciam cordas, se faziam os velames e outros equipamentos das embarcações tradicionais onde hoje estão os últimos artesãos capazes de produzir tais itens. Sua participação no projeto consistirá tanto no fornecimento direto de itens necessários à recuperação da canoa, quanto em consultas referentes aos detalhes de sua construção e equipamentos que contribuam para a manutenção de seus aspectos originais;

5.4 Metodologia da Restauração

Apesar do estado crítico da **Luzitânia**, ela ainda guarda suas características originais, visto que seu último piloto sempre se preocupou, ainda que com pouquíssimos recursos, em efetuar os reparos mais urgentes e a manutenção indispensável. Assim sendo, a própria embarcação, devidamente fotografada e desenhada será a fonte de consulta para a sua restauração.

Tendo como objetivo a manutenção das características de uma autêntica canoa de tolda, todos os processos utilizados na restauração da **Luzitânia** seguirão à risca a carpintaria naval

tradicional do Baixo São Francisco. Os processos de preparação e construção se estenderão à confecção dos equipamentos e acessórios da embarcação tais como velames, cabos, ferragens e todos os apetrechos originalmente embarcados.

A preservação das características originais da **Luzitânia** está baseada no trabalho de pesquisa e documentação que está sendo feito (consulta à arquivos de registro na Capitania Fluvial de Penedo, documentação fotográfica em arquivos pessoais, públicos e de instituições diversas ; entrevistas com antigos armadores, mestres, tripulantes, carpinteiros navais, e pessoas que tiveram suas vidas ligadas à atividade de transporte e/ou comércio fluvial). No caso específico da **Luzitânia** existem excelentes fotografias de sua época áurea, que documentam com riqueza de detalhes suas características.

A preocupação com a longevidade da embarcação levou a Sociedade Canoa de Tolda a abolir o sistema de calafeto nos casco e convés, substituindo a vedação perecível por colagem com resinas epoxi. Da mesma maneira, para a total preservação do casco, o mesmo será totalmente impregnado com resinas epoxi interna e externamente. Tal processo será utilizado para elementos como o leme e as bolinas. A utilização deste material em nenhum momento compromete a preservação das características originais da embarcação.

Dentre todos os elementos retirados da canoa **Luzitânia**, serão selecionados aqueles em melhor estado, para sua inclusão no acervo de museu específico e/ou entidades que justifiquem a necessidade de terem tais peças para apresentação e/ou estudos futuros.

5.5 Estrutura do Projeto

O **Projeto Canoa de Tolda** foi divido em diversas etapas, com a intenção de sistematizar sua execução:

1ª Etapa- Seleção e contratação dos mestres para a execução da obra e levantamento de suas prioridades

Serão escolhidos e contratados não só os mestres carpinteiros navais, para a restauração da célula da embarcação, mas também os mestres veleiros (confecção artesanal dos dois panos da canoa); mestres cordoeiros (para a confecção artesanal dos cabos) e mestres ferreiros, para a confecção de ferragens como moitões (roldanas), ferragens de leme, bolinas, etc.

2ª Etapa- Compra de material específico de cavername

Nesta etapa, serão adquiridas as principais peças estruturais do casco da canoa - as cavernas - confeccionadas por especialistas, em madeira maciça de lei (braúna ou madeira equivalente). Trata-se de trabalho especializado e de precisão, sobretudo para uma embarcação de tão grande porte, onde não podem ser feitas emendas nas cavernas.

3ª Etapa- Colocação no seco, início do levantamento de medidas para elaboração da planta técnica, desmonte e compra de material

Uma vez com todas as cavernas disponíveis para a sua instalação, a canoa de tolda **Luzitânia** será levada para o povoado do Mato da Onça, município de Pão de Açucar, onde um estaleiro temporário coberto será montado. No local do estaleiro, em operação delicada, a canoa terá seus mastros desmontados, e em seguida será arrastada, por força humana, sobre traves de madeira engraxadas. Já no estaleiro, a canoa será nivelada sobre cavaletes (cepos), onde serão iniciados os trabalhos de

medições e documentação para a execução das plantas técnicas da canoa. ~~Logo em~~ seguida, virá o desmonte gradativo de todo os os elementos condenados. Simultaneamente, será efetuada a compra de material básico para os trabalhos.

4ª Etapa- Troca do cavername, fundo, costados, convés, tolda, leme, bolinas e estrados.

Todos os elementos estruturais do casco, internos e externos, serão substituídos gradativamente, e de modo a evitar-se a desagregação da embarcação, com a perda de suas formas originais. Trata-se de uma etapa de trabalho de grande precisão. Cavernas e taboados serão todos colados com resina epoxi.

5ª Etapa- Tratamento do casco com resina epoxi, preparação para pintura e acabamento

Uma vez casco, conveses, tolda e todos os demais componentes da canoa finalizados, será feita a aplicação de resina epoxi interna e externamente. Em seguida a preparação para a pintura, em tinta epoxi, também tendo como objetivo a longevidade máxima da embarcação. A pintura de acabamento obedecerá aos padrões originais da **Luzitânia**, com base na documentação fotográfica existente.

6ª Etapa- Montagem final e lançamento à água

Aqui temos a instalação definitiva da mastreação completa, leme, bolinas e seus comandos, estrados, etc, todos devidamente pintados e prontos para utilização. A **Luzitânia** descerá à água já pronta para a navegação inaugural.

5.6 Elaboração dos Planos da Luzitânia

Com o **Projeto Canoa de Tolda** temos a oportunidade única de possibilitar, no futuro, a construção de outras canoas de tolda. Sabendo que a construção desta embarcação (assim como tantas outras embarcações tradicionais no Brasil) é puramente baseada na experiência, na memória de seus mestres construtores, sem a existência de quaisquer documentos técnicos escritos e/ou instrumentos e gabaritos que possibilitem a perenização de medidas e relações dimensionais da canoa, tomamos a iniciativa de elaborar os planos de linha e de construção da **Luzitânia** (planos estruturais, vélico e arranjo interno e de convés).

A **Luzitânia** será cuidadosamente medida e tendo documentadas as especificações de seus diversos componentes (dimensões e características de material). De posse das medidas, através de um dos mais modernos programas de arquitetura naval, teremos geradas as linhas da canoa, o que possibilitará a construção de outras embarcações do mesmo tipo.

5.7 Registro Videográfico do Projeto

Com a concretização do **Projeto Canoa de Tolda**, teremos, sem dúvida, a última mobilização para a construção (entendendo-se que a **Luzitânia** servirá basicamente como gabarito para a sua completa restauração) de uma autêntica canoa de tolda do rio São Francisco. Este grande esforço possibilitará a reunião dos últimos mestres ligados às atividades navais tradicionais do Velho Chico, fato portanto, de relevância inquestionável.

Tal oportunidade não pode ser perdida, e para preservar a memória de todo o **Projeto Canoa**

de Tolda, o mesmo será documentado integralmente através de video. Uma vez editado, o material videográfico atenderá aos propósitos da **Sociedade Canoa de Tolda** e das demais entidades participantes do projeto como instrumento de divulgação.

6. Custos

Apresentamos em anexo a Planilha de Custos para a realização do **Projeto Canoa de Tolda**. Esta tabela de custos foi apresentada ao IPHAN –Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, que a considerou perfeitamente adequada, sobretudo da grande complexidade e compromissos existentes no projeto : a **Luzitânia** será **inteiramente recuperada**, de acordo com a tradição da arte naval do Baixo São Francisco, e **permanecerá navegando**.

Ainda que contando com o trabalho voluntário de diversos profissionais, é necessária a valorização da mão de obra local, que desde o início do projeto, para ele convocada, tem demonstrado dedicação exemplar.

Temos, portanto, a garantia de estar seguindo estritamente cotações de mão de obra e materiais condizentes com os valores do mercado local, de forma justa sem depreciações e/ou supervalorizações indevidas, assim como de apresentar as etapas de execução de maneira pertinente.

É importante notar ainda, que o valor da embarcação, considerando-se o *status* de relíquia histórica mundial é largamente superior ao custo apresentado para a sua restauração.

7. Divulgação do Projeto Canoa de Tolda

Dentro do planejamento do projeto, está prevista sua divulgação através dos mais diversos meios de comunicação, com o auxílio das mídias impressa (jornais e revistas especializadas, nacionais e internacionais); falada (rádio-difusoras locais e regionais) e televisiva (redes regionais e programas de difusão nacional e internacional), a saber como abaixo indicado:

- lançamento da embarcação na cidade de Pão de Açúcar, em evento com a participação da imprensa, dos patrocinadores, realizadores, a Marinha do Brasil, pessoal ligado à área náutica, a comunidade do baixo São Francisco e demais setores ligados ao projeto.

- viagem inaugural por todo o Baixo São Francisco, consolidando a intenção primeira do projeto de restabelecimento da navegação tradicional no Rio, com a participação da imprensa ;

- exibição do documentário relativo ao projeto em programação de caráter educativo e cultural em canais de TV aberta e a cabo, especializados ;

- publicação de artigos em periódicos especializados em náutica, historiografia naval e navegação nacionais e estrangeiros.

- manutenção de home page, contendo links para as atividades dos principais participantes do projeto, trazendo informações atualizadas acerca do progresso da obra ;

- confecção de material comemorativo para divulgação do projeto : adesivos, cartazes e camisetas.

Ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN
A/C Sociedade Socio Ambiental do Baixo São Francisco Canoa de Tolda
Rua do Recanto, 32 – Povoado de Areia Branca
49099-400 Aracaju SE

Mato da Onça, 28 de agosto de 2000.

Prezados Senhores,

A ***Associação dos Moradores e Pequenos Produtores do Povoado Mato da Onça,*** povoado ribeirinho do Baixo São Francisco, onde se encontra a canoa de tolda Luzitânia, vem manifestar o total apoio para a recuperação da embarcação.

As canoas de tolda eram o meio de transporte que utilizávamos quando queríamos ir a qualquer lugar. Hoje só existe a Luzitânia, como memória da vida que tínhamos no tempo passado. Com a reforma da Luzitânia nossos filhos poderão saber como era nossa vida. Os moradores do Baixo São Francisco querem voltar a navegar na Luzitânia, andando pelo rio.

A ***Associação dos Moradores e Pequenos Produtores do Povoado Mato da Onça*** se coloca à inteira disposição para o que for preciso e for possível na reforma da Luzitânia.

Obrigado e atenciosamente,

Reginaldo Silva dos Santos

Reginaldo Silvio dos Santos
Representante da Associação dos Moradores e Pequenos Produtores do Povoado Mato da Onça

ASSOCIAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO COMUNITÁRIO POVOADO DO MATO DA ONÇA
57400-000 - PÃO DE AÇÚCAR - AL BRASIL
FILIADA À SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO CANOA DE TOLDA

RECIBO DE VENDA DE EMBARCAÇÃO À VELA DE SERVIÇO FLUVIAL

R$4.000,00

Eu, JOSÉ FERNANDES SILVA, brasileiro, nascido à Poço Redondo, SE, casado, agricultor e armador, portador da identidade de número 197.574, emitida em 05/06/1971, pelo órgão SSP-SE, CPF 177591125-72, morador no Povoado do Curralinho, Município de Poço Redondo, Estado de Sergipe, , recebi da **SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO CANOA DE TOLDA**, entidade brasileira, sem fins lucrativos, fundada em 05 de janeiro de 1998, com Estatuto registrado no Cartório do 10° Ofício, na comarca de Aracaju, Estado de Sergipe, CGC número 02.597.836/0001-40, e com sede oficial à Estrada João Bezerra, 555, Povoado de Areia Branca, Município de Aracaju, Estado de Sergipe, a importância de **R$4.000,00(quatro mil reais),** pagos integralmente nesta data e em moeda corrente nacional; referente ***à venda da embarcação do tipo canoa de tolda à vela***, classificação ...., comprimento 13,45 m, contorno 2,65 m, pontal 0,65 m, boca máxima 1,66 m, calado máximo 0,4 m, capacidade 02 trip. e 20 passageiros, de nome **LUSITÂNIA**, registrada na Capitania dos Portos de Penedo, Estado de Alagoas, sob o número 242009016-1 (titulo de inscrição emitido em 30/09/83), de minha propriedade, sendo que o vendedor se obriga a vender a embarcação acima descrita e identificada livre e desembaraçada de ônus ou gravames judiciais, extra-judiciais e trabalhistas, para tanto devendo apresentar a comprovação de ausência de ônus e gravames conforme os descritos, através de documentação devidamente validada nos termos da lei vigente.

CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO

Reconheço como verdadeira(s) a(s) firma(s) de Carlos Eduardo Ribeiro Júnior

Penedo ... 1999 ... do Tab. Publico

BONIFÁCIO JOSÉ BEZERRA

Penedo, 27 de julho de 1999

Vendedor
(à rogo de José Fernandes Silva assina Carlos Eduardo R. Júnior)

Testemunhas

Carlos Eduardo Ribeiro Jr. 08182750-70 SSP RJ

Ano Riefer 09534927-0 IFP-RJ

ESTATUTOS
DA
SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO
CANOA DE TOLDA

TÍTULO I – DA DENOMINAÇÃO, SEDE E OBJETIVOS

Artigo 1º. - A **"SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO CANOA DE TOLDA"**, é uma sociedade civil, sem fins lucrativos, apartidária, livre e sem discriminação, de duração indeterminada, sendo regida pelos presentes Estatutos e pelas leis em vigor ao que lhe for aplicável.

a) A **SOCIEDADE CANOA DE TOLDA** tem sede e foro na cidade de Aracaju, Estado de Sergipe, à Rodovia João Alves Bezerra, 555, Povoado de Areia Branca, podendo criar representações, agências, sucursais e filiais em qualquer parte do país e no exterior.

Artigo 2º. - A **SOCIEDADE CANOA DE TOLDA** tem por objetivo o desenvolvimento de projetos relacionados com o aspectos social das populações e preservação ambiental da região do Baixo São Francisco conforme discriminados nos incisos seguintes:

a) Levantamento e coleta de informações e dados sociais, culturais, científicos e ambientais de toda a região do Baixo São Francisco;

b) Motivar e estabelecer convênios com entidades governamentais ou não governamentais nacionais e estrangeiras nos âmbitos cultural, científico, educacional e congêneres, com interesses similares à Sociedade Canoa de Tolda, para o desenvolvimento de projetos comuns, troca de informações, tecnologias e conhecimentos, para a realização de pesquisas, trabalhos de campo, exposições, palestras e cursos, sempre ligados ao interesse dessa Sociedade.

c) Defender dentro das formas da lei os interesses das populações do Baixo São Francisco nos âmbitos nacional e internacional, conforme convênios e/ou acordos assinados entre Associações Comunitárias e esta Sociedade;

d) Elaborar, debater e implantar projetos do interesse das populações do Baixo São Francisco, sempre com a participação das mesmas, através de suas Associações Comunitárias;

e) O desenvolvimento de auditoria ambiental, inclusive Estudos e Relatórios de Impacto Ambiental(EIAs/RIMAs).

f) Organização das populações ribeirinhas para a constituição de núcleos comunitários que possam reivindicar e exercer seus plenos direitos quanto à melhorias de padrão de vida e condições ambientais;

g) Desenvolver trabalhos, sempre no interesse das populações do Baixo São Francisco, nas áreas abaixo:

1- Antropologia;
2- Arquitetura;
3- Artes;
4- Economia;
5- Educação Ambiental;
6- Esportes;
7- Estatística;
8- Saúde;
9- Condições Sanitárias;
10- Manifestações Artísticas;
11- Sociologia;
12- Turismo Sustentado
13- Agronomia;
14- Biologia;
15- Cartografia;
16- Ecologia;
17- Engenharia;
18- Física;
19- Geologia;
20- História;
21- Pesca;
22- Meteorologia;
23- Veterinária.

h) Promoção da divulgação direta e indireta dos trabalhos realizados e em curso, através da publicação à eles relativa, através das mídias:

1- Impressa(livros, imprensa, relatórios, revistas, manuais, apostilas, exposições);
2- Eletrônica(Internet, CD-Roms, etc.)
3- Documentários(filmes, vídeos);
4- Palestras;
5- Relatórios.

i) Comercialização de bens e serviços relacionados aos seus objetivos e atividades bem como artigos promocionais.

TÍTULO II – DOS SÓCIOS, SEUS DEVERES E OBRIGAÇÕES

Artigo 3º. - Serão sócios desta Sociedade os maiores de 16(dezesseis) anos que a ela se associarem, desde que se comprometam a respeitar estes Estatutos, regulamentos e deliberações da Diretoria.

Artigo 4º. - Serão considerados sócios ***Fundadores*** os seus idealizadores e organizadores, subscritores ***da "Ata de Constituição da Sociedade".***

Artigo 5º.- Serão considerados sócios ***Beneméritos*** aqueles que prestarem serviços relevantes à Sociedade, e forem apresentados e aprovados pela Diretoria e pelo Conselho de Administração;

Artigo 6º.- Serão considerados sócios ***Contribuintes*** aqueles que tiverem a sua admissão ao quadro associativo aprovada pela Diretoria.

> *Parágrafo 1º. – Na categoria Sócios Beneméritos e Contribuintes serão admitidas pessoas físicas e jurídicas, devendo no caso de pessoa jurídica ser designado por esta um representante perante a Sociedade..*

> *Parágrafo 2º. – Os critérios de admissão dos sócios Contribuintes serão definidos pela Diretoria em regimento interno.*

Artigo 7º. - Os sócios não responderão solidária nem subsidiáriamente pelas obrigações contraídas por esta sociedade.

Artigo 8º. - Apenas os sócios da Sociedade Sócio-Ambiental Canoa de Tolda poderão concorrer à cargos na Diretoria da mesma.

Artigo 9º. - Constituem direitos e obrigações dos sócios desta Sociedade:

a) Comparecer às Assembléias Gerais;
b) colaborar nos trabalhos da Sociedade, apresentando sugestões e críticas construtivas que venham aprimorar o seu funcionamento;
c) votar e ser votado para cargos da administração da Sociedade;
d) requerer convocação de Assembléia, justificando convenientemente o pedido, desde que subscrito por 25(vinte e cinco)% dos sócios;
e) participar, quando solicitado, das diferentes comissões organizadas pela Sociedade;
f) contribuir mensalmente com a taxa de manutenção que vier a ser aprovada pela Assembléia Geral, através de regimento interno. A categoria de sócios Fundadores está isenta de quaisquer contribuições;
g) comunicar por escrito mudanças de domícilio e telefone;
h) em caso de necessidade de afastamento da Sociedade, comunicar por escrito com antecedência de 01(hum) mês.

Artigo 10º. – Os sócios perderão seus direitos junto à Sociedade, quando e por decisão da Diretoria ocorrerem:

1- O não cumprimento de uma ou mais disposições constantes no Artigo 9º.
2- Infrações à quaisquer disposições estatutárias e/ou regimentais;
3- Formas de expressão pública que prejudiquem a Sociedade ou que venham a provocar a desarmonia de seu funcionamento;
4- Delitos, desvio de numerário e/ou patrimônio da Sociedade, devidamente comprovados;
5- Atos que impliquem em desbano e/ou descrédito da Sociedade e/ou de seus membros.

PARÁGRAFO ÚNICO- É vedado o ingresso e/ou sua permanência na Sociedade de pessoas que exerçam ou se apresentem como candidatos à cargos politicos-partidários das administrações públicas municipal, estadual e federal.

TÍTULO III – DA ORGANIZAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO DA SOCIEDADE

Artigo 11º. - Constituem poderes da Sociedade:

a) Assembléia Geral

b) Diretoria

Artigo 12º. - A Assembléia Geral será constituida pelos sócios, em pleno gozo de seus direitos sociais, e as decisões serão tomadas pela maioria dos presentes.

*Parágrafo 1º. - A **Assembléia Geral** se reunirá 02(duas) vezes por ano, nos meses de janeiro e julho e, extraordinàriamente quando se fizer necessário, ou por solicitação dos **Sócios** e **Diretoria**. Durante a reunião da **Assembléia Geral** serão discutidos programas a serem desenvolvidos no período seguinte, bem como será avaliado o desempenho da Sociedade no período anterior, sendo julgadas a contabilidade apresentada pela **Diretoria**. A convocação das **Assembléias Gerais** será realizada através de carta circular registrada, com antecedência minima de 15(quinze) dias. Será contudo dispensada esta formalidade se houver comparecimento da totalidade dos sócios com direito a voto, comprovada pela assinatura no livro de presença.*

*Parágrafo 2º. - As Assembléias serão instaladas pelo **Presidente da Sociedade** ou seu substituto legal, em caso de impedimento do primeiro.*

Parágrafo 3º - As decisões das Assembléias Gerais serão sempre tomadas por maioria de votos apurados entre os sócios, salvo nos casos previstos anteriormente nestes estatutos.

Artigo 13º. – *Compete à Assembléia Geral:*

1- Eleger por 2/3(dois terços) dos votos a Diretoria, Os membros do Conselho de Administração e do Conselho Consultivo;
2- Aprovar por maioria dos votos, a reforma dos Estatutos, quando proposta pela Diretoria ou por 2/3(dois terços) dos sócios, quando por estes proposta;
3- Deliberar sobre qualquer outro assunto de interesse da Sociedade.

Artigo 14º. *– A* ***Sociedade*** *será dirigida por uma* ***Diretoria*** *que será assim constituída: Presidente, Vice-Presidente, Secretário, Tesoureiro, Conselho Administrativo e Conselho Consultivo.*

Parágrafo 1º. - A Diretoria será eleita na Assembléia Geral no mês de janeiro do ano competente, com mandato pelo prazo de 02(dois) anos, com direito à reeleição. Nenhum dos Diretores da Sociedade receberá remuneração pelo exercício do cargo.

Parágrafo 2º. - A Diretoria deverá reunir-se em caráter ordinário, a cada 60(sessenta) dias, e extraordináriamente, quando convocada pelo Presidente.

Parágrafo 3º. – Os Conselhos Administrativo e Consultivo da Sociedade serão compostos por um número mínimo de 03(três) membros, escolhidos através de indicação da Diretoria e aprovavação de 2/3 da Assembléia Geral, com mandato de 02(dois) anos de duração, e direito à reeleição.

Parágrafo 4º. - Ao Presidente compete:

I- Representar a Sociedade em juízo e fora dele, ativa e passivamente, podendo delegar poderes a um ou mais procuradores;
II- Convocar e presidir as reuniões da Diretoria e das Assembléias Gerais;
III- Abrir, rubricar e encerrar os livros da Sociedade;
IV- Autorizar as despezas necessárias à manutenção da Sociedade;
V- Prover, interinamente, qualquer cargo que venha a vagar na Diretoria;
VI- Resolver todos os caso omissos nestes Estatuto, depois de ouvir os sócios;
VII- Assinar, com o Secretário, toda a correspondência da Sociedade;
VIII- Assinar, isoladamente ou em conjunto com o tesoureiro, todos os cheques e demais documentos que importem em obrigações sociais;
IX- Usar o voto de desempate, quando necessário;
X- Assinar escritura de aquisição e venda de bens da sociedade, com o Tesoureiro, após aprovação da Assembléia Geral.
XI- Cumprir e fazer cumprir os presentes estatutos, regulamentos que vierem a ser editados e as decisões das Assembléias Gerais;

Parágrafo 4º. - Ao Vice-Presidente compete:

I- Substituir o Presidente em seus impedimentos;
II- Colaborar com o Presidente em seus trabalhos;

III- Organizar, planejar e dirigir a execução dos serviços administrativos da Sociedade.

Parágrafo 5º. - Ao Secretário compete:

I- Lavrar e assinar atas das reuniões da Diretoria e Assembléias;
II- Fazer toda a correspondência da Sociedade;
III- Dirigir os trabalhos da secretaria, tendo a seu cargo o arquivo da Sociedade;
IV- Manter em dia o registro de sócios e controle de presença.

Parágrafo 6º. - Ao Tesoureiro compete:

I- Assinar isoladamente ou em conjunto com o Presidente, todos os cheques e saques em bancos, bem como quaisquer documentos expedidos pela Tesouraria;
II- Escriturar em forma contábil o livro caixa;
III- Efetuar, mediante comprovante, os pagamentos determinados pelo presidente;
IV- Manter depositados, em estabelecimento oficial de crédito, os valores da sociedade;
V- Assinar escrituras de aquisição e/ou recebimento de doação de bens da Sociedade, juntamente com o Presidente, desde que autorizados pela Assembléia;
VI- Submeter mensalmente à Diretoria, anualmenate à Assembléia Geral, um relatório pormenorizado da situação financeira da Sociedade.

Parágrafo 7º. - Ao Conselho Administrativo compete:

I- Promover o trabalho de arregimentação e/ou recuperação de sócios, quando necessário, ou de outro elementos da sociedade;
II- Encaminhar o relatório do Tesoureiro anualmente, e opinar à Assembléia sobre a conveniência ou não de aprovação do mesmo;
III- Auxiliar a Diretoria e substituí-la em seus impedimentos;
IV- Participar juntamente com a Diretoria, das reuniões e decisões, acompanhando o cumprimento dos objetivos sociais.
V- Desenvolver as funções administrativas que lhe forem confiadas pelo Presidente e/ou Vice-Presidente.
VI- Fiscalizar o andamento das atividades cabiveis à sua área, comunicando ao Presidente as irregularidades que encontrar.
VII- Aprovar o orçamento anual da Sociedade, bem como o plano de atividades da Diretoria.
VIII- Examinar o relatório das atividades da Diretoria, analizando-o e opinando naquilo que julgar conveniente.

IX- Zelar para que a Diretoria mantenha suas atividades dentro dos objetivos precípuos e da filosofia da Sociedade.

X- Reunir-se ordinariamente, bimestralmente e extraordinariamente, quando convocado pelo Presidente da Sociedade.

Parágrafo 8º. - Ao Conselho Consultivo compete:

I- Como órgão de assessoria, opinar sobre todos os assuntos para os quais for consultado.

II- Sugerir medidas à Diretoria para o desenvolvimento de negócios sociais.

III- Eleger dentre Os integrantes do Conselho, o membro que presidirá suas reuniões.

IV- Reunir-se ordinariamente, bimestralmete e extraordinariamente, quando convocado pelo Presidente da Sociedade.

Artigo 15º. – Os seguintes membros da Sociedade poderão receber remuneração pelos seus serviços, conforme decisão da Diretoria: os membros do Conselho Administrativo; os membros do Conselho Consultivo; e demais membros envolvidos em projetos específicos.

TÍTULO IV – DO PATRIMÔNIO SOCIAL E CONTRIBUIÇÕES MENSAIS

Artigo 16º. - O patrimônio social será constituido por bens móveis e/ou imóveis adquiridos e/ou recebidos em doação pela Sociedade, e pela contribuição dos sócios, cujo produto será revertido em benefício da Sociedade, dentro dos objetivos sociais constantes de 02(dois) tipos:

a) contribuição dos Sócios Beneméritos e Constribuintes para atender às despesas de manutenção;

b) quotas extras para atender despesas de investimentos

Artigo 17º. – A Sociedade, além das contribuições de seus sócios, obterá recursos financeiros através de patrocínios, donativos, subvenções, legados e verbas especiais de órgãos públicos ou privados, pessoas fisicas ou jurídicas.

Artigo 18º. – Também serão receitas da Sociedade todas as que se originarem das atividades inerentes ao seu objetivo.

Artigo 19º. - Todo recurso financeiro que ingresse na Sociedade será destinado integralmente ao seu sustento, à formação de seu patrimônio, e à realização de seus projetos e objetivos, que terão sua ordem prioritária determinada pela Diretoria.

Artigo 20º. – A Sociedade não aceitará doações com encargos contrários aos seus objetivos, à sua natureza e à lei. As pessoas físicas e jurídicas que contribuirem para a Sociedade com doações, contribuições pecuniárias, renunciarão expressamente por si, seus hedeiros e sucessores, no ato de formalização da doação ou contribuição feita, a qualquer tipo de reebolso, mesmo no caso de extinção e/ou liquidação da Sociedade.

Artigo 21º. - As contribuições serão estabelecidas mediante orçamento a ser elaborado pela Diretoria e rateado entre os sócios.

Parágrafo 1º. - Será adotado o critério de rateio por número de sócios.

Parágrafo 2º. - A Assembléia Geral aprovará a constituição de um fundo de reserva para atender as despesas iniciais de implantação da Sociedade e de investimentos necessários também aprovados pela Assembléia.

Parágrafo 3º. - O atraso no pagamento da contribuição mensal e das taxas extras para constituição do fundo de reserva sujeitará a multa de 2(dois) % por cada periodo igual ou inferior a 30(trinta) dias.

Parágrafo 4º. - Competirá à Diretoria estabelecer a forma de cobrança das contribuições mensais, comunicando com antecedência de 05(cinco) dias o local do pagamento.

Parágrafo 5º. - O atraso superior a 03(três) meses consecutivos ou alternados, sujeitará o sócio à penalidade a ser estabelecida em Assembléia Extraordinária.

TÍTULO VI – DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 22º. - Os sócios que pretendam deixar de membros desta Sociedade se obrigam a comunicar essa intenção à mesma, com antecedência de 10(dez) dias, cientificando ao seu sucessor dos direitos e obrigações decorrentes da condição de sócio.

Artigo 23º. - A sociedade só será dissolvida com a aprovação de dois terços da totalidade dos sócios, especialmente convocados, com antecedência mínima de 20(vinte) dias, para deliberar a respeito.

PARÁGRAFO ÚNICO - Dissolvida a sociedade e satisfeitas todas as obrigações, seu patrimônios imóvel e de bens móveis será destinado e/ou incorporado à outra(s) entidade(s) afim(ns), escolhida(s) pela Assembléia Geral, por maioria de votos.

Artigo 24º. - Na falta de disposições expressas neste Estatuto, o processamento das reuniões da Diretoria e Assembléias será suprido pelos usos, costumes e pela legislação específica que rege as sociedades da espécie.

Artigo 25º. – O exercicio social coincidirá com o ano civil.

Artigo 26º. – Os primeiros Conselhos de Administração e Cosultivo deverão ser eleitos no prazo máximo de 03(três) meses a contar da data de registro do presente estatuto.

Artigo 27º. - O presente Estatuto foi aprovado pelos sócios fundadores conforme ata de Assembléia Geral de 10 de fevereiro de 1997, da qual constam os nomes dos mesmos, bem como os dos membros da primeira Diretoria.

Aracaju, 10 de fevereiro de 1998.

A presente foi transcrita do Livro de Atas de no. 01(hum) da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CADASTRO NACIONAL DA PESSOA JURÍDICA - CNPJ

NÚMERO DE INSCRIÇÃO	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DA PESSOA JURÍDICA	DATA DE ABERTURA	VALIDADE DO CARTÃO
02.597.836/0001-40		26/06/1998	30/06/2002

NOME EMPRESARIAL
SOCIEDADE SOCIO AMBIENTAL DO BAIXO SAO FRANCISCO - CANOA DE TOLDA

TÍTULO DO ESTABELECIMENTO (NOME DE FANTASIA)
CANOA DE TOLDA

CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA PRINCIPAL
91.99-5-00 - Outras atividades associativas,ne

CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA NATUREZA JURÍDICA
302-6 - ASSOCIACAO

LOGRADOURO	NÚMERO	COMPLEMENTO
RODOVIA JOAO ALVES BEZERRA	555	

CEP	BAIRRO/DISTRITO	MUNICÍPIO	UF
49000-000	POVOADO AREIA BRANCA	ARACAJU	SE

CAIXA POSTAL/FAX/CORREIO ELETRÔNICO/TELEFONE

CPF DO RESPONSÁVEL	SITUAÇÃO ESPECIAL
332.320.247-34	

APROVADO PELA IN/SRF NO. 54/98

VÁLIDO EM TODO TERRITÓRIO NACIONAL

Ministério da Cultura
Secretaria de Apoio à Cultura

Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC

Mecenato

Parecer

Órgão de análise: **IPHAN**

Proc Nº 01400.011569/99-37 MECENATO: 992641
Proponente: Sociedade Sócio-Ambiental do baixo São Francisco Canoa de Tolda.
Projeto: Canoa de Tolda.

1. Enquadramento
1.1 Área (s) Patrimônio Cultural Segmento(s): arquitetônico

1.2- Resumo do Projeto
Este projeto tem como objetivo restaurar e manter em atividade, nas águas do Rio São Francisco, uma das significativas embarcações culturais do Brasil. Deve ser tratado prioritariamente.

1.3 O projeto pode ser considerado de natureza cultural e/ou artística sim (X) não ( )
Em caso negativo justifique.
O Brasil é o país mais rico do mundo em embarcações tradicionais.
Jangadas, saveiros, traineiras, baleeiras, botes, bateiras e canoas configuram esta parcela quase desconhecida do Patrimônio Cultural Brasileiro.
Todas estas tipologias estão ameaçadas de extinção, inclusive as seculares "canoas de tolda" das quais, em sua dimensão, a "Lusitânia" é o último exemplar.

1.4-Enquadramento legal: art.3° inciso (s) III alínea(s) b
art . 25 inciso(s) VII

TAB.D

PRONAC - **Mecenato - Parecer**
Processo n.° 01400.011569/99-37
Projeto: Canoa de Tolda

2 - Orçamento

2.1 Recursos solicitados ao **Mecenato** (UFIR)

Projeto:	**R$ 35.682,87 (UFIRs)**
Elaboração do Projeto:	R$ -----------
Agenciamento:	R$ -----------
Total:(a)	R$ 35.682,87 (UFIRs)

Outras fontes: (b) --------- **TOTAL GERAL (a+b): R$ 35.682,87 (UFIRs)**

2.2 - Os itens de despesas e seus custos estão adequados? (X) sim ( ) não
O custo do projeto está de acordo com os preços praticados no mercado.

3. Caso considere necessário, faça um comentário final.

A proteção aos barcos tradicionais é uma realidade em todo o mundo. No Brasil, país que mistura tradições indígenas, africanas, mediterrâneas, ibéricas, orientais e norte européias em suas embarcações típicas, trata-se de ações emergenciais, em virtude da virtual extinção de muitos destes exemplares.

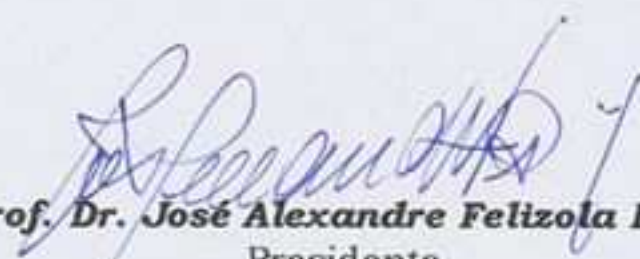
Estuda-se o tombamento nacional de "Lusitânia", iniciando o Projeto de Valorização destes inestimáveis Bens Culturais.

4 - À Consideração superior:
Local e data: Florianópolis, 06 de julho de 2000.
Parecerista (nome / cargo função):

Dalmo Vieira Filho
Superintendente Regional
11ªSR/IPHAN/SC

De acordo. Encaminhe-se ao MECENATO. Em, / /

Maria Bernadete Porto.
Chefe de Divisão IPHAN/PRONAC

Thays Pessotto
Coordenadora de Conservação e PRONAC/DEPROT/IPHAN

Aracaju, 28 de setembro de 2000.

CT – N.º 020/2000 – PRESI

Senhora Coordenadora,

A Fundação de Apoio à Pesquisa e Extensão de Sergipe – FAPESE – vem reforçar junto a Vossa Senhoria e ao IPHAN, os pedidos de apoio ao Projeto Canoa de Tolda, que visa preservar a última remanescente dessas embarcações no Baixo São Francisco. A recuperação e uso posterior da Canoa "Luzitânia" será da maior significação para o patrimônio regional.

Atenciosamente,

Prof. Dr. José Alexandre Felizola Diniz
Presidente

Ilma. Sra.
ELIANE MARIA SILVEIRA FONSECA CARVALHO
DD: Coordenadora da 8ª Coordenadoria
IPHAN

Fundação de Apoio à Pesquisa e Extensão de Sergipe
Rua Lagarto, 952 - Centro - CEP: 49010-390 - Aracaju-SE – Fone/FAX: 211-1342
E-mail: fapese@pop-se.rnp.br - http://www.pop-se.rnp.br/fapese

IImo. Sra.

ELIANE MARIA SILVEIRA FONSECA CARVALHO

DD: Coordenadora da 8ª Coordenadoria

IPHAN

EDIFÍCIO ESTADO DE SERGIPE

Fundação de Apoio à Pesquisa e Extensão de Sergipe
Rua Lagarto, 952 - Centro - CEP: 49010-390 - Aracaju-SE - Fone/Fax: 211-1342
E-mail: fapese@pop-se.rnp.br - http://www.pop-se.rnp.br/fapese

SOCIEDADE SÓC[illegible]AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO - CA[illegible]A DE TOLDA

PLANILHA DE CUSTOS - PROJETO CANOA DE TOLDA

1. COMPRA DE MATERIAIS					
ESPECIFICAÇÃO	*UNIDADE*	*QUANT.*	*VALOR UNITÁRIO (R$)*	*VALOR TOTAL (R$)*	*VALOR EM UFIR*
Madeira do casco	metro cúbico	4,4	920,00	4.048,00	3.954,90
Madeira da tolda	metro cúbico	0,5	920,00	460,00	449,42
Madeira das bolinas	metro cúbico	0,12	920,00	110,40	107,86
Madeira do convés	metro cúbico	0,65	920,00	598,00	584,25
Madeira do leme	metro cúbico	0,2	920,00	184,00	179,77
Madeira do estrado	metro cúbico	1,06	920,00	975,20	952,77
Madeira dos mastros	metro cúbico	2,02	920,00	1.858,40	1.815,66
Cavername em braúna	pares	11	45,00	495,00	483,62
Ferragens	conjunto	1	1.580,00	1.580,00	1.543,66
Adesivos epoxi	kg	250	30,00	7.500,00	7.327,50
Tintas epoxi	galão	7	45,00	315,00	307,76
Tintas poliuretano	galão	8	56,30	450,40	440,04
Consumíveis	conjunto	1	1.260,00	1.260,00	1.231,02
Moitões	peças	30	32,00	960,00	937,92
Velame	conjunto	1	1.950,00	1.950,00	1.905,15
Cabos diversos	conjunto	1	1.850,00	1.850,00	1.807,45
			sub-total	**24.594,40**	**24.028,73**
2. MÃO DE OBRA					
ESPECIFICAÇÃO	*UNIDADE*	*QUANT.*	*VALOR UNITÁRIO (R$)*	*VALOR TOTAL (R$)*	*VALOR EM UFIR*
Colocação no seco(encalhe)	empreitada	1	150,00	150,00	146,55
Equipe de carpinteiros navais	empreitada	1	8.000,00	8.000,00	7816,00
Desbaste cavername	empreitada	1	150,00	150,00	146,55
Lançamento à água	empreitada	1	150,00	150,00	146,55
			sub-total	**8.450,00**	**8255,65**
3. ACOMPANHAMENTO					
ESPECIFICAÇÃO	*UNIDADE*	*QUANT.*	*VALOR UNITÁRIO (R$)*	*VALOR TOTAL (R$)*	*VALOR EM UFIR*
Transporte	passagem	40	18,60	744,00	726,89
Hospedagem	diária	40	25,00	1.000,00	977,00
Alimentação	diária	40	20,00	800,00	781,60
Filmes fotográficos	rolo	35	6,50	227,50	222,27
Revelação e cópias fotográficas	rolo	35	15,00	525,00	512,93
Fitas videográficas S-VHS	cassete	5	36,40	182,00	177,81
			sub-total	**3.478,50**	**3398,49**
TOTAL GERAL DO PROJETO				**36.522,90**	***35.682,87***

SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

Eliane Fonseca de Carvalho
Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SE
IPHAN
Travessa Baltazar de Góes, 86 – 14° andar
49010-000 Aracaju SE

Of. No. 91/2000 - 06.10.2000

Ref: *Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia*

Prezada Senhora,

Na última semana demos entrada no IPHAN – SE da documentação solicitada para o processo de tombamento da canoa de tolda Luzitânia.

Gostaríamos de ter posição do IPHAN a respeito do andamento do processo, bem como ter cópia de regulamento específico quanto às implicações do tombamento. Como ficou bem explicitado tanto em reunião que tivemos com a Sra. Como com o Sr. Dalmo Vieira Filho do IPHAN – SC, a Luzitânia - uma vez recuperada - permanecerá navegando no Baixo São Francisco, atuando como parte do Projeto TV Canoa de Tolda.

Em anexo estão cópias de correspondência de apoio ao Projeto Canoa de Tolda oriundas da FAPESE – Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado de Sergipe, e do Programa Xingó. Esta documentação com certeza reforça a importância do salvamento da Luzitânia.

Aproveito ainda para solicitar sua interveniência quanto ao andamento de nosso processo de Lei de Incentivo à Cultura, ainda em tramitação no MinC. Este por sua vez nos informou que o mesmo se encontrava no IPHAN em Brasília para avaliação do mesmo.

Sem mais para o momento, e atenciosamente,

Carlos Eduardo Ribeiro
Coordenador do Projeto Canoa de Tolda

Em anexo:
01 cópia de correspondência da FAPESE
01 cópia de ofício do Programa Xingó

CANOA DE TOLDA - SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO
Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555 - Povoado de Areia Branca - 49099-400 Aracaju SE Brasil
Tels +55 (0)79 224 13 27, +55 (0)79 987 33 56 Fax +55 (0)79 224 40 77 E-Mail

Aracaju, 28 de setembro de 2000

CT – N.º 283/2000 – PRESI

Prezado Senhor,

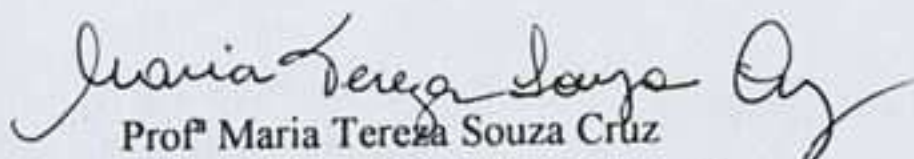
Tomamos conhecimento da implantação do Projeto Canoa de Tolda, coordenado por Vossa Senhoria, com o objetivo de recuperar a última dessa embarcações ainda existente no Baixo São Francisco. Consideramos esse trabalho de grande relevância para a preservação de uma parte de nossa memória, sendo o barco "Luzitânia" um vestígio dos mais significativos para o patrimônio regional

Atenciosamente,

Prof. Dr. José Alexandre Felizola Diniz
Presidente

Ilma. Sr.
CARLOS EDUARDO RIBEIRO
DD: Coordenador do Projeto Canoa de Tolda
Sociedade Canoa de Tolda
Rua do Recanto, 32
Povoado Areia - Branca
49099-0400-Aracaju /SE

PROGRAMA XINGÓ
CNPq/CHESF/SUDENE/UFS/UFAL/
ÁREA DE ARQUEOLOGIA E PATRIMÔNIO HISTÓRICO
FoneFAX (079) 212-6452 Cidade Universitária Prof. José Aloísio de Campos

OFÍCIO Nº 105/2000-PROGRAMA XINGÓ 28 de Setembro de 2000.

Prezado Senhor,

Foi imensa a satisfação ao saber da implantação do Projeto "Canoa de Tolda", tendo à frente Vossa Senhoria, na luta por resgatar traços marcantes da memória histórica e cultural da nossa região.

Como Coordenadora Executiva da Área Temática Arqueologia e Patrimônio Histórico – Programa Xingó, cumpre-nos dizer da relevância do trabalho coordenado por Vossa Senhoria, por sabermos da riqueza cultural do Baixo São Francisco, especialmente o "Barco Luzitânia", uma realidade cultural que urge ser preservada como patrimônio de nossa região.

Atenciosamente,

Maria Tereza Souza Cruz

Profª Maria Tereza Souza Cruz
Coordenadora Executiva da Área Temática
Arqueologia e patrimônio Histórico

Ilmo. Sr.
CARLOS EDUARDO RIBEIRO
DD. Coordenador do Projeto Canoa de Tolda
Sociedade Canoa de Tolda
Rua do Recanto, 32
Povoado Areia Branca
49099-400 – Aracaju/SE

Cognac Velas Ltda
Manufacturer of Elvström Sails in Brasil
R2 Qd1 Lt9 - Lot Santa Isabel - Manilha
24800-000 Itaboraí - RJ
Tel e Fax (21) 635-9313
e-mail: adrianno@openlink.com.br

à Sociedade Sócio-ambiental do Baixo São Francisco "Canoa de Tolda"
At.: Carlos Eduardo Ribeiro (Coordenador do projeto "Canoa de Tolda")
Rua do Recanto 32
Povoado de Areia Branca
49099-400 Aracaju - SE

Ref..: Tombamento da canoa de tolda "Luzitânia"

Caro sr. Carlos Eduardo,

Tomei conhecimento do projeto "Canoa de Tolda" e o considero da maior importância. O país está precisando preservar as suas tradições náuticas e reintegrar o homem ao seu ambiente. O projeto "Canoa de Tolda" insere-se perfeitamente nestes paradigmas e merece o apoio de todos. Trata-se de um exemplo a ser seguido, tanto assim que o apresentarei à Universidade Federal do Pará, com quem trabalharei proximamente na recuperação da navegação tradicional à vela entre as populações costeiras daquele estado.

O tombamento da embarcação é pioneiro e deve estabelecer uma norma a ser seguida na preservação da navegação tradicional no Brasil. O tombamento, a restauração e o conseqüente retorno da canoa Luzitânia às suas atividades é fundamental para a sobrevivência das tradições que sempre cercaram a canoa de tolda. A atitude do IPHAN deve ser orientada no sentido de empenhar-se para imediata obtenção de verbas para essa recuperação. A minha experiência mostra que não se deve protelar a obtenção de recursos pois o perfeito restauro da canoa de tolda se fará dia a dia mais difícil, por conta do estado em que se encontra.

Queira também manter em mente que a nossa empresa empenhar-se-á em ajudá-los quando da operação de recuperação das velas, caso nosso auxílio lhes possa ser útil.

Cordialmente

Arnaldo Paes de Andrade
Cognac Velas Ltda

IPHAN — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Memorando nº: 01/2001 GAB. 8ª SR/SE

Data: 10/01/2001

Para: Drº Roberto Holanda
D.D. Diretor do DEPROT - IPHAN

Assunto: **Encaminhamento de processo**

Prezado Senhor,

Estamos encaminhando solicitação do Sr Carlos Eduardo Ribeiro Júnior, coordenador do Projeto Canoa de Tolda Luzitânia, embarcação tradicional a vela do Baixo São Francisco, para o tombamento da mesma.

Atenciosamente,

Eliane Maria Silveira Fonseca Carvalho
Superintendente Regional

À Coordenação de Proteção
Para análise e providências.

11 JAN 2001

Diretor do DEPROT/IPHAN

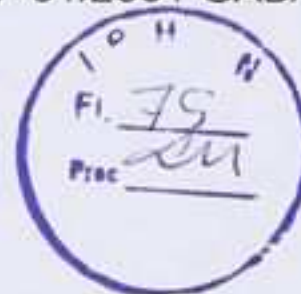
MINISTÉRIO DA CULTURA

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional	Despacho Nº 011/01	Data: 17/01/2001 09:48 Brasília - DF

Ref: Memorando nº 01/2001 GAB/ 8ª SR/SE

IPHAN Fl. 75 Proc. 211

006 | DEA. 18.01.01

Assunto: Projeto Canoa de Tolda Luzitânia

À Chefe da Divisão de Estudos de Acautelamento, Arq. Cláudia Girão,
Para análise e providências.

Em 17/01/01

Carlos Fernando de Moura Delphim
Coordenador de Proteção

Ao historiador
Adler de Castro,
para informar.
Em 26.01.2001

Cláudia M. Girão Barroso
Chefe da Divisão de Estudos de Acautelamento

Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Departamento de Proteção

MEMO DEPROT/RJ N° 23/2001 Em 29 de janeiro de 2001
Ao: Il.ma Sr.ª Chefe de Divisão de Proteção Legal, Arq. Cláudia M. Girão Barroso.
Assunto: Solicita abertura de processo de tombamento e pede providências

Prezada Chefe,

Em resposta ao seu despacho de 26 do corrente, ref. Memorando 01/2001 GAB 8ª SR/SE, sobre pedido de abertura de processo de tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia. bem móvel, registrado na Capitania dos Portos de Penedo, informamos o seguinte:

O pedido se encontra bem fundamentado, com documentação que permite caracterizar o bem, sua propriedade e situação atual, de forma que não há objeção à abertura do processo de tombamento referente ao mesmo. Desta forma, solicitamos que a documentação em anexo seja encaminhada ao DID, para as providências cabíveis, sugerindo que a titulação do processo seja a seguinte:

Canoa de tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Sergipe.

Contudo, ao lermos a documentação encaminhada, deparamo-nos com um problema, que cremos que merece atenção imediata, mesmo antes da abertura do processo de tombamento. O texto encaminhado pela sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco demonstra que a canoa se encontra em mal estado de conservação, tendo sido proposta uma quase total reconstrução da mesma, para a manter em uso – solução que não cremos ser a ideal. Não cabe ao IPHAN se pronunciar, neste momento, sobre as substituições propostas, apesar de considerarmos estas severas e bem problemáticas mas, mesmo assim, julgamos ser indispensável se tomar algumas providências imediatas, pois o bem corre o risco de ser irremedia-

velmente descaracterizado. Isto prejudicaria a sua avaliação pelo Conselho Consultivo, tendo em vista o seu possível tombamento a nível federal.

Nosso temor se concentra na proposta de calafetação usando-se resina epóxica, método que não segue as normas internacionais de restauração, por ser irreversível.

Desta forma, sugerimos que se emita correspondência ao proprietário, solicitando que o mesmo se abstenha, neste momento, de realizar uma intervenção mais violenta no objeto, sem consultar o IPHAN – através de sua 8ª Superintendência Regional ou da Área de Conservação deste Departamento – para verificar as alternativas possíveis de recuperação para a canoa.

O endereço para correspondência do proprietário do bem é:

Sr. Carlos Eduardo Ribeiro,
Coordenador do Projeto Canoa de Tolda,
Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco,
Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555,
Aracaju, Sergipe – 49099-400.

Sem mais, subscrevemo-nos,

Adler Homero Fonseca de Castro
Historiador - Ass. Téc. Pesquisa III.
Matr. 223.784

De acordo.
Ao Sr, Coordenador de Proteção.
Em 07.02.2001

Cláudia M. Girão Barroso
Chefe da Divisão de Estudos de Acautelamento

M I N I S T É R I O D A C U L T U R A

IPHAN | Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional | Memorando nº: 054/01 CORDEP/DEPROT | Data: 19/02/01

Do: Coordenador de Proteção

Para: Diretor do DEPROT
Roberto de Hollanda

Senhor Diretor,

Solicitamos encaminhamento da presente documentação ao Departamento de Identificação e Documentação – DID para abertura de processo de tombamento sob a titulação: "*Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Bairro São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Sergipe*".

Solicitamos ainda encaminhar ofício ao proprietário da Canoa de Tolda informando que foram tomadas as medidas necessárias à abertura de processo daquele bem pelo IPHAN e que, existindo proposta para sua quase total reconstrução, que não seja empreendida qualquer ação nesse sentido sem a orientação prévia deste instituto.

A restauração pode ser um eficiente meio de descaracterizar um bem cultural sobretudo quando se emprega materiais que não são aprovados pelas normas internacionais.

O uso de resina epóxica especificado na planilha de custo do Projeto Canoa, pode causar danos irreversíveis ao bem proposto para o tombamento.

Caso a Canoa venha a ser restaurada sem os critérios técnicos adotados para os bens sob tutela do IPHAN, a condução do tombamento poderá ser prejudicada.

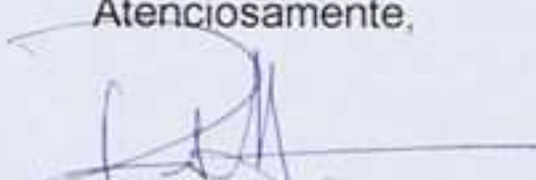
Atenciosamente,

Carlos Fernando de Moura Delphim
Coordenador de Proteção
DEPROT/IPHAN

Ofício nº 009/2001 – GAB/DEPROT/IPHAN

Brasília, 19 de Fevereiro de 2001

Prezado Senhor,

Informamos a Vossa Senhoria que foram tomadas as medidas necessárias à abertura de Processo de Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia e que, existindo proposta para sua quase total reconstrução, solicitamos a Vossa Senhoria que não seja empreendida qualquer ação nesse sentido sem a orientação prévia deste instituto.

A restauração pode ser um eficiente meio de descaracterizar um bem cultural, sobretudo quando se empregam materiais não aprovados pelas normas internacionais.

O uso de resina epóxica, especificado na planilha de custo do Projeto Canoa, pode causar danos irreversíveis ao bem proposto para o tombamento.

Caso a Canoa venha a ser restaurada sem os critérios técnicos adotados para os bens sob tutela do IPHAN, a condução do tombamento poderá ser prejudicada.

Assim, contando com interesse de Vossa Senhoria, pelo tombamento da Canoa de Tolda, cumprimentamos.

Atenciosamente,

Roberto Cézar de Hollanda Cavalcanti
Diretor de Proteção
DEPROT/IPHAN

Ilustríssimo Senhor,
Carlos Eduardo Ribeiro
Coordenador do Projeto Canoa de Tolda
Rodovia Ver. João Alves Bezerra 555 – Povoado de Areia Branca
Cep: 49099-400 Aracaju-SE

CFMD/lsa

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Memorando nº: 040/2001
GAB/DEPROT

Data: 20/02/01
Brasília-DF

IPHAN
Fl. 80
Ru:

Do: Diretor de Proteção

Para: Diretora do DID
Célia Corsino

Senhora Diretora,

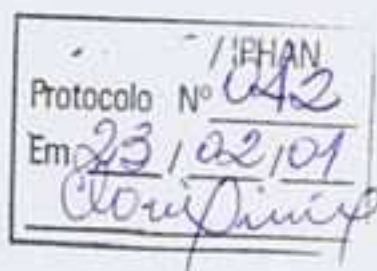
Solicito a Vossa Senhoria, abertura de processo de tombamento sob a titulação: "Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Bairro São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Sergipe".

Atenciosamente,

Roberto de Hollanda Cavalcanti
Diretor de Proteção

LSA

Memorando nº: DESPACHO Nº 005/01

Data: Brasília, 23/02/01

REF.: Memorando nº 040/2001 GAB/DEPROT

Assunto : Canoa de Tolda Luzitânia, de Propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Sergipe – Abertura de Processo de Tombamento

De ordem da Senhora Diretora do DID, Dra. Célia Corsino,

À documentalista Francisca Helena B. Lima, para providências cabíveis.

Em, 23/02/01

Adalgiza d'Eça
Coordenadora de Documentação do DID/IPHAN
Matrícula nº 0223509

À
Assistente de Secretaria,
Clonilda Maria da Costa Vieira,
para abertura do processo.
Em 15/03/2001

...cisca H. Barbosa Lima
... do Arquivo / IPHAN
Mat. 0223815

À
Chefe do Arquivo Noronha Santos,
encaminho, devidamente aberto
o Processo nº 1473-T-01
Em 16/03/2001

Clonilda M. da Costa Vieira
Matrícula: 223564
IPHAN

Memorando nº: 016/2001 DID

Data: 12/03/2001 Rio de Janeiro

Para: Sra. Adalgiza Maria Bonfim d'Eça – Coordenadora de Documentação/DID/IPHAN

De: Francisca Helena Barbosa Lima – Chefe do Arquivo Noronha Santos / DID / IPHAN

Assunto: Processo de Tombamento nº 1473-T-01

Senhora Coordenadora,

Encaminho devidamente aberto o Processo de Tombamento nº 1472-T-01, **"CANOA DE TOLDA LUZITÂNIA, DE PROPRIEDADE DA SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO, COM SEDE NA RODOVIA VER. JOÃO ALVES BEZERRA, 555, ARACAJU, ESTADO DE SERGIPE"**, para as providências cabíveis.

Atenciosamente,

Francisca H. Barbosa Lima
Chefe do Arquivo / IPHAN
Mat. 0223815

IPHAN INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

DESPACHO N° 006/01

Data: **Brasília, 27/03/01**

DEPROT/DF/GAB 034/2002 e 165/2004

REF.: Memorando n° 016/2001 GAB/DIDI

Assunto : Processo de Tombamento n° 1473-T-01 – " Canoa de Tolda Luzitânia, de Propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Estado de Sergipe

À Senhora Diretora do DID, Dra. Célia Corsino, solicitando encaminhar ao Departamento de Proteção – DEPROT/IPHAN.

Em 27/03/01

Adalgiza d'Eça
Coordenadora de Documentação do DID/IPHAN
Matrícula n° 0223509

Ao Diretor do Departamento de Proteção – DEPROT/IPHAN, Dr. Roberto de Hollanda.

Em, 27/03/01

Célia Corsino
Diretora do DID/IPHAN

Ao Coordenador de Proteção, Carlos Fernando de Moura Delphim,
Conforme solicitado.
Em: 27/03/2001

Roberto de Hollanda
Diretor de Proteção

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional	Despacho Nº 111/01	Data: 02/04/2001 15:46 Brasília – DF

DEA - 077
04.04.01

Assunto: Processo de Tombamento nº 1473-T-2001 – Canoa de Tolda Luzitânia.

IPHAN
Fl. 84
Proc

À Chefe da Divisão de Estudos de Acautelamento, Arqtª. Cláudia Girão,

Para análise e providências.

Em: 02/04/01

Carlos Fernando de Moura Delphim
Coordenador de Proteção

À arquiteta
Joyce Kurrels Pena,
para informar.
Em 04.04.2001

Cláudia M. Girão Barroso
Chefe da Divisão de Estudos de Acautelamento

LSA

Ministério da Cultura
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
Departamento de Proteção

DEPROT/DEF.
034/01 e
165/01
20/02/02.

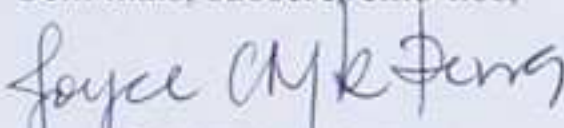
Em 10.04.2001

MEMO N°105/01

Ao: Il.^ma Sr.ª Chefe de Divisão de Estudos de Acautelamento,
Arq. Cláudia M. Girão Barroso.

Assunto: Informa inclusão do processo 1473-T-01, Canoa de Tolda Luzitânia de propriedade da Sociedade do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Estado de Sergipe, solicita que seja informado o solicitante e pede a instrução do mesmo à 8ª SR.

Prezada Chefe,

Informamos, por meio deste, que o processo nº 1473-T-01, Canoa de Tolda Luzitânia de propriedade da Sociedade do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Estado de Sergipe, já se encontra lançado no controle informatizado de processos de tombamento desta Divisão, conforme solicitado.

Aproveitamos a ocasião para requerer as seguintes providências:

1 - Emissão de correspondência ao proponente, com cópia para a Regional, informado sobre a abertura do processo, nos termos do artigo 9º, da Portaria 11, de 11 de setembro de 1986, correspondência esta, que deverá conter o endereço da SR, para que o mesmo possa se manter informado quanto ao andamento do assunto;

2 - Cremos ser conveniente, também, aproveitar a correspondência acima, para solicitar ao proponente que apoie o IPHAN na instrução do processo, no que tange a documentação complementar, se houver, e fotografias, além do que mais for possível para auxiliar a Superintendência Regional local.

3 - Que seja oficiado à 8ª SR, sobre abertura do processo de tombamento, de acordo com o exposto no artigo acima citado, lembrando a necessidade do envio de fotografias originais atualizadas, laudo de vistoria acerca do estado atual de conservação do bem e parecer sobre a conveniência do tombamento proposto, de acordo com o artigo 4º, parágrafo 2º da referida Portaria.

Sem mais, subscrevemo-nos,

Joyce C. M. Kurrels Pena
Arquiteta – mat: 224215

Ao Sr. Coordenador de Proteção,
recomendando encaminhamento à 8ª SR.
Em 12.04.2001

Cláudia M. Girão Barroso
Chefe da Divisão de Estudos de Acautelamento

Ministério da Cultura
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
Departamento de Proteção

MEMO DEPROT/RJ N° 033/2002 Em 19 de fevereiro de 2002
Ao: Il.mo Sr. Coordenador Técnico de Proteção, Arq. José Leme Galvão Júnior.
Assunto: Encaminha processo 1.473-T-2001, Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco.

Prezado Sr. Coordenador,

Conforme solicitado no memorando 019/2002, de 4 do corrente, encaminhamos o processo 1.473-T-2001, Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, Aracaju, Sergipe, composto de um volume e uma fita de vídeo VHS, informando o seguinte:

Apesar de não constar oficialmente dos autos, dado a maneira "informal" de agir da atual administração do DEPROT, foi-nos esclarecido na época, pelo então Coordenador de Proteção, Carlos Fernando de Moura Delphim, que foi contatado o arquiteto Dalmo Vieira Filho, da 11ª SR, para vistoriar a canoa e instruir o processo, mas não tivemos nenhum retorno sobre tal viagem/instrução, o andamento ainda ficando dependente de instrução formal por parte da 8ª SR que, por declaração própria, não tem condições de faze-lo.

Sem mais, subscrevemo-nos,

Adler Homero Fonseca de Castro
Historiador - Ass. Téc. Pesquisa III.
Matr. 223.784

Ao Hist. David Chelub
para informar.
Em 20/02/02

José Leme Galvão Júnior
Coordenador Técnico de Proteção
DEPROT/IPHAN
Mat. nº 222875

Memorando nº: 019/2002 PROTEC/DEPROT

Data: 04/02/02 BRASÍLIA-DF

Do: Coordenador Técnico de Proteção/PROTEC/DEPROT
José Leme Galvão Júnior

DEPROT/011 06.02.02

Para: Secretária/DEPROT/RJ
Maria da Conceição

Senhora Secretária,

Solicitamos envio do Processo nº 1473-T-01, Canoa de Tolda, a este DEPROT.

José Leme Galvão Junior
Coordenador PROTEC

MPP

Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Gabinete da Presidência

PAPELETA DE PROVIDÊNCIAS

Para: **Dr.ROBERTO DE HOLLANDA CAVALCANTI** **Diretor do DEPROT**	Registro Gabinete: **Reg.2116/00 (orig)**	Prioridade: NORMAL

☐ acompanhar	☐ falar-me
☐ aguardar	☐ informar a este Gabinete
☐ anexar	☐ preparar minuta de resposta p/o Presidente
☐ arquivar	☒ preparar p/próximo despacho c/o Presidente
☐ atender	☐ propor
☐ criticar e rever	☐ providenciar
☐ dar parecer	☐ responder diretamente ao interessado
☐ devolver	☒ tomar ciência
☐ encaminhar	☒ verificar junto à 11ª SR/SC e
☐ examinar	☐ divulgar
☐ expedir	☐ dar ciência ao (à) interessado (a)

Observações:
De ordem do Senhor Presidente.

Data:	Assinatura e carimbo
Brasília, 29 de dezembro de 2000.	Maria José Moura Assistente de Gabinete Presidência do IPHAN Mat. 222838

À Coordenação de Proteção,
Para análise e providências.

31 MAIO 2001

Roberto de Hollanda
Diretor do DEPROT/IPHAN

À DAP/DEPROT

José Leme Galvão Júnior
Coordenador Técnico de Proteção
DEPROT/IPHAN
Mat. nº 222875

CANOA DE TOLDA™

SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

Ilmo. Sr. Carlos H. Heck
Presidente do IPHAN
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SBN Quadra 02, Bloco F, Edifício Central Brasília
70040-904 Brasília DF

18.12.2000

Ao DEPROT
Ciente e encaminhar p/ DEPROT
28/12/2000
Carlos H. Heck
Presidente IPHAN

Of. No.193/2000

Ref: ***Projeto Canoa de Tolda, Situação da Luzitânia***

Prezado Sr. Presidente,

Pela primeira vez entramos em contato diretamente com a Presidência do IPHAN, desde que há cerca de um ano enviamos correspondência ao Sr. Superintendente do IPHAN/SC, Dalmo Vieira Filho[1]. A partir daquela data iniciou-se uma relação entre a **Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda**, que culminou com o processo de tombamento[2] da canoa Luzitânia, hoje em tramitação no IPHAN.

Soubemos pelo Sr. Dalmo e pela Sra. Eliane que durante a recente reunião dos superintendentes IPHAN em Fortaleza, foi apresentado o Projeto Canoa de Tolda e exibido o vídeo demonstrativo da Luzitânia com grande sucesso. Isto é ótimo, pois é sinal de reconhecimento a um trabalho difícil de gente empenhada em fazer o melhor e o máximo, com um mínimo de recursos. Gostaria de salientar que ao mencionar *sinal de reconhecimento*, em momento algum estamos a captar tais manifestações com conotação de satisfação pessoal. *Sinal de reconhecimento* se traduz em reflexo objetivo e explícito de ações que tragam resultados concretos, no caso a salvação da canoa de tolda Luzitânia, que tem valor histórico e afetivo inestimável para toda a população do Baixo São Francisco. E esta população das margens do São Francisco vem nos apoiando concretamente no Projeto Canoa de Tolda[3], a começar pela pequena comunidade do povoado do Mato da Onça (onde se encontra no seco a Luzitânia).

Como deve ser de seu conhecimento, o Projeto Canoa de Tolda foi inicialmente apresentado ao MinC para sua inclusão na Lei de Incentivo à Cultura. Porém, em virtude da lentidão daquele

---

[1] *O senhor já deve Ter em mãos cópia de nosso Projeto Canoa de Tolda assim como do pequeno vídeo demonstrativo que fizemos da canoa Luzitânia ainda ativa.*

[2] *O processo foi formalizado através do IPHAN – SE, onde a Sra. Eliane Fonseca de Carvalho tem manifestado apoio ao Projeto Canoa de Tolda*

[3] *Temos diversos outros projetos em andamento no Baixo São Francisco : Projeto Arapuá (organização e reativação de associações comunitárias nos pequenos povoados das margens) ; Projeto Margens (levantamento sócio-ambiental do Baixo São Francisco) e Projeto Memória do Baixo São Francisco (com o apoio à produção do documentário patrocinado pelo BNB e pela CHESF « Na Veia do Rio »), todos igualmente com participação da comunidade local.*

CÓPIA

CANOA DE TOLDA - SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO
Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555 - Povoado de Areia Branca - 49099-400 Aracaju SE Brasil
Tels +55 (0)79 224 13 27, +55 (0)79 987 33 56 Fax +55 (0)79 224 40 77 E-Mail

órgão e de seu desinteresse pelo nosso projeto (até hoje não tivemos absolutamente posição alguma, seja positiva ou negativa para a aprovação do Projeto Canoa de Tolda), desistimos de gastar energias onde sabemos que não teremos resultados coerentes com o esforço. Esta situação nos levou a tentar a obtenção de verbas de outro modo (mesmo porque nosso orçamento está obsoleto em virtude da alta real de preços).

E aí temos a comunicação feita pelo Sr. Dalmo Vieira Filho de que o IPHAN, visto o caráter crítico da situação da canoa, poderia liberar verba emergencial para darmos início à obra. Ficamos ainda mais animado com a ciência do interesse pessoal do presidente do IPHAN pelo Projeto Canoa de Tolda.

Por essa razão fazemos este primeiro contato: o tempo urge e estamos atados no que tange ao início das obras de restauro da Luzitânia. Os preços não param de subir, e os últimos velhos mestres que serão convocados (contratados) para o trabalho estão falecendo ou ficando fisicamente impossibilitados de executar o trabalho. Estamos a perder literalmente por água abaixo (ainda que ás águas do São Francisco sejam hoje um fiapo, no linguajar das margens) a oportunidade de se perenizar mais uma tradição que se perderá definitivamente.

Em outubro do ano que vem temos os 500 anos da chegada dos primeiros europeus ao rio Oparapitinga no dia de São Francisco, e diversas manifestações ocorrerão não só para marcar esta data como para mostrar a situação penosa em que se encontra toda aquela população. Seria o momento de termos a Luzitânia navegando de novo.

Finalizando, solicitamos o seu empenho em fazer refletir concretamente o sinal de reconhecimento pelo trabalho feito até então pelo Projeto Canoa de Tolda. Tenha certeza de que nossa parte (quando digo nossa faço alusão ao pessoal das margens do rio São Francisco, da Sociedade Canoa de Tolda) tem sido feita além do limite de nossas possibilidades, físicas e materiais.

Agradecemos desde já a sua atenção e desejamos um bom Natal e Feliz Ano Novo.

Atenciosamente, e sem mais para o momento,

Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Coordenador do Projeto Canoa de Tolda

PS- Cópias para Sra. Eliane Fonseca de Carvalho, IPHAN/SE e Sr. Dalmo Vieira Filho, IPHAN/SC

Nosso novo endereço : Rua do Recanto, 32 – Povoado Areia Branca - 49099-400 Aracaju SE Tels : (79) 91 35 86 83 e 99 87 33 56

REGISTRADO
REGISTERED

URGENTE
PRIORITY

AR

VALOR DECLARADO / INSURED VALUE

PESO / WEIGHT
0,005 kg

RI 111671384 BR

SHOPPING RIOMAR
19 DEZ. 2000
ARACAJU - SE

ILMO. SR. PRESIDENTE DO IPHAN

CARLOS H. HECK

D/C IPHAN - INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HIST. E ART. NACIONAL

SBN QUADRA 02 - BLOCO F, ED. CENTRAL BRASÍLIA

70040904 BRASÍLIA DF

DH

Remetente CARLOS E. RIBEIRO D/C SOCIEDADE CORPO DE TOLAS

Endereço R. DO RECANTO, 32 POVOADO BREJO BRANCO

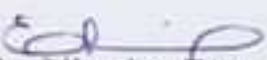
49099-400 ARACAJU SE

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

Memorando nº 006/2001
GAB. 8ª SR/SE

Data 23/01/2001

Para: Dr. Roberto Holanda
D. D. Diretor do DEPROT - IPHAN

Assunto: **Encaminhamento de documentação**

Prezado Senhor,

Estamos encaminhando documentação fotográfica para integrar ao processo de Tombamento da Canoa de Tolda, solicitado no memorando n° 01/2001 de 10. 01. 001, enviado a esse Departamento por esta Superintendência.

Atenciosamente,

Eliane Maria Silveira Fonseca Carvalho
Superintendente Regional

F121.738

Canoa de Tolda Luzitânia no Povoado do Mato da Onça - AL

F121.739

Vista de Proa da Canoa de Tolda Luzitânia – Povoado do Mato da Onça - AL

Canoa de Tolda Luzitânia Povoado do Mato da Onça - AL

F121.741

Canoa de Tolda Luzitânia no Povoado do Curralinho - SE

F121. 74

Vista Parcial do Interior (de Proa para Popa) da Canoa de Tolda Luzitânia.

F121.743

Canoa de Tolda Luzitânia no Povoado do Curralinho Velho - SE

F121.744

Vista de Popa da Canoa de Tolda Luzitânia no Curralinho Velho - SE

F121.745

Canoa de Tolda Luzitânia no Povoado do Mato da Onça - AL

IPH - N
Fl. 102
Proc

LUZIT ANIA

MINISTÉRIO DA CULTURA		
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL	Memorando n.º 121/06 AHFC/GProt/DEPAM	Data: 11 de outubro de 2006
	Assunto: Informa sobre o processo 1.473-T-01, Canoa de Tolda Luzitânia, Aracaju, SE	

A: Il.^ma^ Srª. Gerente de Proteção, Jurema Arnaut,

Srª. Gerente,

Quando da ida ao Encontro do DEPAM-NE, tivemos a ocasião de ter acesso à obra: *1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro*, editado pelo Museu Nacional do Mar em 2005. Neste livro há um artigo de autoria de Carlos Eduardo Ribeiro, com o título "O Restauro da Canoa Luzitânia : as canoas de tolda e o baixo São Francisco", no qual, além de dados sobre a referida canoa, informa-se que a mesma tinha sido varada para restauro.

A embarcação em tela é objeto do processo de tombamento 1.473-T-01, Canoa de Tolda Luzitânia, Aracaju, Sergipe e, em nossa opinião, é um bem claramente merecedor de tombamento. Isso dentro dos limites mais estritos do Decreto-lei – os de excepcionalidade, já que se trata do último exemplar de tal tipo de embarcação, tão representativa para a história do Brasil, opinião que é endossada por consulta informal feita ao colega Luiz Fernando Franco. A maior objeção quanto ao tombamento de tal tipo de objeto – a viabilidade de sua preservação, me parece estar solucionada, devido à musealização do objeto, que agora não mais é uma embarcação utilitária, mas foi resgatada para fins de preservação.

Essa já era nossa opinião quando da abertura do processo, contudo a direção do DEPROT na época resolveu encaminhar o assunto para consulta do então Superintende Regional da 11ª SR, arquiteto Dalmo Vieira. Desconhecemos o resultado dos trabalhos feitos pelo Superintende, na medida que nada sobre isso consta do processo. Mais tarde, o processo foi encaminhado para Brasília (Memorando 33, de 19/02/2002), mas também nada foi feito por lá, o processo retornando ao Arquivo Central, onde hoje se encontra sobrestado. Consultando o mesmo, verificamos que foram anexados aos autos algumas fotos feitas pela 8ª SR e um pedido dos proprietários (Sociedade Sócio-Ambiental do baixo São Francisco), no sentido de obtenção de apoio para a restauração.

Encaminhamos este memorando perguntando a esta chefia se há interesse na retomada deste assunto. Em nossa opinião o assunto é passível de rápida conclusão, podendo ser encaminhado ao Conselho Consultivo ainda este ano. Para tanto seria necessário apenas requisitar-se o processo 1.473-T-01 ao Arquivo Central.

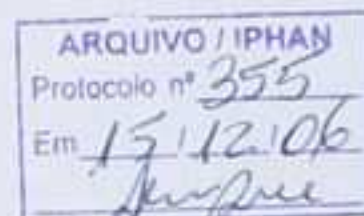
Sem mais, subscrevemo-nos,

Adler Homero Fonseca de Castro
Historiador - Ass. Téc. Pesquisa III.
Matr. 223.784

MINISTÉRIO DA CULTURA			
IPHAN	INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTORICO E ARTISTICO NACIONAL	Memorando JKEA/GProt/DEPAM n.º 252/06	Data: 08/12/2006
		Assunto: Solicita Processos nº 1473-T-01 – Canoa de tolda Luzitânia	

DE: Jurema K. E. Arnaut – Gerente de Proteção/DEPAM-IPHAN

PARA: Francisca Helena Barbosa Lima – Gerente de Documentação Arquivística e Bibliográfica

Prezada Gerente,

Solicito a remessa a GProt do Processo nº 1473-T-01, relativo ao pedido de tombamento da "Canoa de tolda Luzitânia", para instrução nesta gerência. Anexo o Memorando nº 121/06 AHFC/GProt/DEPAM, para incorporação no referido processo.

Cordialmente,

JUREMA KOPKE EIS ARNAUT
Gerente de Proteção
DEPAM/IPHAN
Mat. SIAPE nº 222915

atendido em 18/12/06

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Ao historiador Adler Homero Fonseca de Castro, solicitando análise e parecer final.

Em, 30.01.2007

Jurema Kopke Eis Arnaut
Gerente de Proteção
DEPAM / IPHAN
Mat. SIAPE nº 222915

Memorando n.º 21/07 AHFC/GProt/DEPAM	Data: 3 de abril de 2007
Assunto: encaminha parecer de tombamento 03, referente a Canoa de Tolda Lusitânia.	

A: Il.ma Sr.ª Gerente de Proteção, Jurema Arnaut,

Srª. Gerente,

Analisando o processo de tombamento nº 1.473-T-2001, "Canoa da Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Estado de Sergipe", e atendendo às recomendações do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, no sentido de que seja sempre feito um resumo do andamento de uma proposta de tombamento encaminhado para sua análise, informamos o seguinte:

O processo foi aberto por solicitação do presidente da Sociedade Sócio-ambiental do Baixo São Francisco, Carlos Eduardo Ribeiro, enviada pelo ofício nº 57/2000, de 8 de agosto de 2000. Como em muitos casos semelhantes, o motivador do pedido era conseguir verbas para restauração do bem, que se encontra com problemas de conservação graves.

Este pedido foi acompanhado do projeto de restauração e armação da Canoa Luzitânia, com algumas informações sobre ela: seria a última canoa de tolda navegando no baixo São Francisco (entre Curralinho e Penedo) e a embarcação naquela data já tinha sido adquirida pela Sociedade Sócio Ambiental, em convênio com o Consulado Geral da Alemanha. O projeto informa ainda que a Sociedade Sócio Ambiental executa vários projetos sociais na área do baixo São Francisco.

Na página quatro do projeto, o autor do mesmo lembra que houve canoas capazes de carregar mil, mil e quinhentos ou até dois mil sacos de cimento (originalmente seriam sacos de arroz), com 50, 75 ou 100 toneladas de carga, enquanto a Luzitânia seria uma canoa de "300 sacos" (15 toneladas) de capacidade, com 15,7 metros de comprimento (51,5 pés de comprimento, para usar uma medida usual em embarcações).

Além desses dados, o projeto tem uma longa especificação do estado de conservação do bem, relatando que diversas peças do mesmo deveriam ser substituídas, como: onze pares de cavernas, toda a roda de proa, pau de centro de popa, "a maior parte" do tabuado do costa-

do, taboado do fundo, calafetação (sendo feita colagem com resina epóxi), espelho de popa, tolda (a ser colada com resina epóxi), bancos estruturais, verdugos e bordas falsas, convés de popa ("será inteiramente refeito, colado e saturado com resina epóxi), paneiros, leme (substituição de ferragens), bolinas, mastros, retrancas e vergas, velas, cabos de controle, moitões e massame. Ou seja, no projeto de "restauração", muito pouco ficava do barco original e havia previsão de emprego de técnicas de restauração não reversíveis, como o uso de resinas epóxi. Um ponto de redenção na proposta foi a previsão do emprego de técnicas tradicionais na "restauração" do bem – com a ressalva do uso de resinas artificiais, tal como mencionado anteriormente.

Após o documento acima, nos autos encontra-se o ofício nº 65/2000, de oito de agosto de 2000 [a data que deve ser engano], também de Carlos Eduardo Ribeiro, solicitando à 8ª SR uma posição sobre o pleito de tombamento. Em anexo, há uma carta da associação dos moradores e pequenos produtores do povoado de Mato de Onça, datada de 28 de agosto daquele ano, dando apoio ao pedido de tombamento da Lusitânia.

Tal medida gerou uma resposta da 8ª SR à Sociedade Sócio Ambiental, solicitando material de apoio para instrução do processo (ofício nº 67/2000, de 4 de setembro de 2000), nos termos da portaria 11. de 11 de setembro de 1986. Como resposta a Sociedade, por meio de seu presidente, Carlos Eduardo Ribeiro, prontamente tornou a encaminhar o material que já constava dos autos (pequeno histórico, projeto de restauração, apoio da Associação de Moradores), etc. Isso por meio do ofício 75/2000, de 11 de setembro daquele ano. Acrescentado ao material, estariam dados sobre a Sociedade Sócio Ambiental (estatutos, registro, etc) e mais alguns endossos ao pedido de tombamento.

Em 2001, pelo memorando 01/2001, de 10 de janeiro daquele ano, todo o material foi remetido ao DEPROT-Brasília que no dia seguinte o enviou à Coordenadoria de Proteção, então sob a administração de Carlos Fernando de Moura Delphim. Este encaminhou o assunto à então Divisão de Estudos de Acautelamento (DEA), no Rio de Janeiro, em 17 de janeiro. Finalmente, o assunto chegou às mãos do abaixo assinado, remetido pela chefe da Divisão de Estudos de Acautelamento, Cláudia Girão Barroso, em 26 de janeiro daquele ano.

Em 29 de janeiro, o abaixo assinado recomendou a abertura do processo, pois a solicitação se encontrava bem fundamentada. Entretanto, fizemos na época uma ressalva com relação ao procedimento de restauração proposto pela Sociedade Sócio Ambiental. Como descrito acima, notamos que havia uma proposta de quase total reconstrução da canoa, com o uso de técnicas problemáticas, como o uso de resinas epóxicas. Tais ressalvas foram aceitas, e o Sr. Coordenador de Proteção, Carlos Fernando de Moura Delphim, que as encaminhou para envio ao proponente (memorando 54/01, de 19 de fevereiro de 2001) – e isso foi feito no ofício 009/2001, do Diretor de Proteção, datado do mesmo dia.

Dentro do IPHAN o assunto teve andamento burocrático normal, até a abertura do processo e seu encaminhamento a DEA, em abril daquele ano (despacho nº 111/01, de 2 de

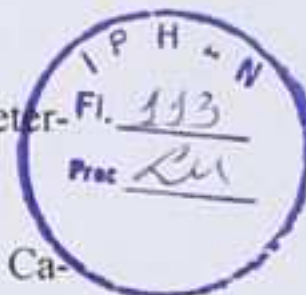
abril, de autoria de Carlos Fernando de Moura Delphim). Ainda seguindo os trâmites normais, foi feita uma solicitação de instrução do processo (memorando 105/01, de 10 de abril). Não sabemos se o assunto teve seguimento na chefia do Departamento.

Como um aparte, julgamos conveniente narrar, para complementação dos autos e histórico do assunto, que naquela época a área de proteção no Rio de Janeiro foi informalmente extinta, as atividades do grupo, em teoria, sendo exercidas por pessoal de Brasília. Contudo, deve-se ter em mente que não foi feita uma contratação de profissionais em Brasília para substituir o quadro que já havia disponível no Rio de Janeiro – e que ficou sem funções. Isso causou sérios embaraços ao funcionamento da Instituição, agravados pela inexperiência e pouca habilidade da administração de então nos trabalhos de preservação. Por exemplo, ao invés de se fazer a instrução do assunto pelo Rio, o pessoal do DEPROT em Brasília pediu o apoio do então Superintendente Regional da 11ª SR, Arquiteto Dalmo Vieira Filho para cuidar do processo. A medida, apesar do referido arquiteto ser um pesquisador da arquitetura naval brasileira tradicional, provou ser desastrosa e de uma grande inépcia por parte do DEPROT. Além de não ter sido feito nada que pudesse realmente evitar uma restauração usando técnicas precipitadas, passou-se o assunto de uma regional para pessoal de outra, sendo que o arquiteto que foi indicado para trabalhar com o assunto, um Superintende Regional, pouco tempo teria para lidar com o assunto que não era de sua responsabilidade direta – o que deveria, até para os mais desavisados, ser óbvio. De fato, não há nada nos autos indicando que *qualquer* coisa tenha sido feita nesse período.

Em 2002, a Coordenadoria Técnica de Proteção do DEPROT (memorando 19/2002, de 4 de fevereiro daquele ano), solicitou o envio dos autos para Brasília, o que foi feito (memorando 33/2002, de 19 de fevereiro também de 2002). Por despacho, o assunto, foi encaminhado ao Historiador David Chelub, que tinha assumido o cargo de Chefe de Divisão de Estudos de Acautelamento em Brasília. Ainda para efeito de registro, julgamos adequado notar que o citado historiador, que não pertencia aos quadros do Instituto, na época, cursava mestrado (na área de cinema), só podendo dedicar parte de seu tempo aos assuntos do IPHAN. Além disso – e apesar de ter assumido a chefia da área de processos de tombamento – nunca fez uma reunião ou entrou em contato formal com a equipe que já tinha experiência na gestão desse assunto, e que estava localizada no Rio de Janeiro. Desta forma, não é de se estranhar que, como no caso anterior, nada tenha sido feito.

De fato, o que há nos autos é apenas uma nova reiteração de ação por parte do IPHAN, encaminhada pela Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco (ofício n° 193, de 18/12/2000), enviada ao presidente do IPHAN, Carlos Heck.

Em 2001, a Regional de Sergipe (8ª SR) encaminhou algumas fotos, que foram colocadas nos autos (memorando 6/2001, de 23 de janeiro daquele ano). Todo esse material: fotos enviadas pela 8ª SR, autos do processos, fita de vídeo, disquetes com imagens etc, ficou sem andamento no DEPROT/Brasília (pelo menos não há nada nos autos que informe sobre provi-

dências tomadas), sendo tudo devolvido ao Arquivo Central do IPHAN em 2004, por determinação da então diretora do DEPAM, Advogada Sônia Rabelo de Castro.

No final do ano passado, tivemos acesso ao texto elaborado sobre o restauro da Canoa de Tolda, publicado no 1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro, editado pelo Museu Nacional do Mar em 2005 e solicitamos (memorando 121/06, de 11 de outubro de 2006) o encaminhamento dos autos, sobrestados no Arquivo Central. Isso devido ao fato de que, em nossa opinião, com base no conhecimento do processo tal como ele se encontrava em 2000, que o assunto seria de resolução fácil, só não o tendo sido devido à ação (ou inação) deletéria da desastrosa e incompetente administração do IPHAN na virada do século. Tendo recebido o processo, entramos em contato com o presidente da Sociedade Sócio Ambiental, Carlos Eduardo Ribeiro, que ainda se mostra muito interessado no acautelamento, mesmo que já não mais tendo em vista a obtenção de recursos para restauração. O Sr. Eduardo Ribeiro nos encaminhou material complementar que, junto com as pesquisas que foram elaboradas pelo abaixo assinado, permitiram a conclusão do assunto (em anexo: CD de imagens, DVD com o filme "Na Veia do Rio" e e-mails informando do andamento da restauração da canoa).

Infelizmente, como colocado acima, a inação do IPHAN no momento crucial do tombamento – antes da "restauração" que foi feita, que consideramos desastrosa – levou à que diversas informações sobre o bem tenham se perdido de forma irremediável, comprometendo em muito os valores que poderiam ser atribuídos à Canoa. Ainda julgamos cabível o tombamento, só que por uma valoração muito mais restrita do que poderia ser: em nossa opinião, a intervenção da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, ao invés de "agregar" valor ao bem, reduziu, em muito, o potencial valor cultural da canoa. Apesar do IPHAN ter alertado quanto a esse risco de destruição de valores (ver memorando 54/01, de 19 de fevereiro de 2001, acima citado), não cremos que se possa imputar culpa à Sociedade: a responsabilidade do problema cabe, exclusivamente, ao Instituto, que não soube conduzir o assunto, sequer acompanhando os trabalhos de restauração.

Uma outra ressalva que deve ser feita ao andamento do processo é referente à sua titulação. Foi por sugestão nossa (memorando 23/2001, de 29 de janeiro de 2001) que o processo recebeu o título que tem no presente momento, incluindo não só o objeto, como o seu proprietário e endereço. Cremos que isso foi um equivoco de nossa parte. É uma certa praxe definir o proprietário e, as vezes, o endereço onde se localizam os bens, mesmos móveis, nos títulos dos processos de tombamento, como no caso do de número 1423-T-98, "Imagem de Nossa Senhora do Rosário de autoria de Aleijadinho, *pertencente à coleção Whitacker*". Contudo, isso pode ser problemático, como no caso presente. O endereço da Sociedade Sócio-Ambiental já mudou, passando a ser no município de Brejo Grande. Desta forma, cremos que deveria ser feita uma alteração no nome do processo, passando este a ser: 1.473-T-2001, "Canoa da Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francis-

co", eliminando-se a referência ao endereço da mesma – que é um fator irrelevante, considerando-se que se trata de bem móvel.

Com essas ressalvas em mente, elaboramos o parecer de número 03/2007, que encaminhamos em anexo, recomendando o tombamento da canoa de tolda Lusitânia, no livro do tombo etnográfico. Em anexo encaminhamos o estudo que justifica a valoração feita, bem como um CD-ROM com imagens da canoa, um DVD com o filme "Na Veia do Rio" e um DVD com a transcrição da fita de vídeo que foi encaminhada junto com o pedido de tombamento. Também encaminhamos correspondência e e-mails enviados pelo proponente, sobre o andamento da restauração da canoa.

Sem mais, subscrevemo-nos,

Adler Homero Fonseca de Castro
Historiador - Ass. Téc. Pesquisa III.
Matr. 223.784

CANOA DE TOLDA

SOCIEDADE SÓCIOAMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

Ilmo. Sr.
Adler Homero F. de Castro
a/c Departamento Patrimônio Imaterial - IPHAN - RJ
R. da Imprensa, 16
20030-120 Rio de Janeiro RJ

CT-007/07- 31.01.2007

Ref: ***Retomada do Processo de Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia***

Prezado Adler,

Em seguida ao nosso contato telefônico de hoje pela tarde, temos a dizer que é com satisfação que recebemos a notícia da reativação do processo de tombamento da canoa de tolda Luzitânia.

Acreditamos que, respeitando e entendendo a importância da missão que a Luzitânia tem suas futuras navegações no Baixo São Francisco, o estatus de bem do patrimônio material naval nacional (e imaterial pelo valor afetivo dessa canoa nas margens do Baixo São Francisco) poderá ser útil para tanto para auxiliar na captação de recursos para sua preservação como para as atividades da canoa, além de diversos outros projetos de nossa entidade.

No próximo dia 19 de fevereiro (teremos uma maré grande no final da tarde incrementada pelo aumento de vazão do rio com a abertura da barragem de Xingo) , após uma história que chega aos 10 anos em 2007 (a partir de 1997 foram 3 anos de negociação, e em seguida 7 anos de trabalho para o restauro) a Luzitânia volta para as águas do São Francisco nova.

Sob as camadas de tintas novas, coloridas, estão o esforço dos últimos mestres carpinteiros, ferreiros, veleiros, muitas idas e vindas com centenas de quilos nas costas e na cabeça, 3 reconstruções de nosso estaleiro no Mato da Onça, anos e anos de conversas com canoeiros, armadores, mateiros, passageiros, mulheres, filhas, irmãs de canoeiros, enfim, uma experiência única para que cada detalhe da Luzitânia respeitasse perfeitamente uma técnica, a tradição de um século quase, uma paixão (pois não há como ser diferente, o amigo Pezão, da Daniella - hoje em posse da Prefeitura de Piranhas - bem o disse em nosso documentário "Na Veia do Rio") expressa em cada marca de enxó, de formão, ponto de linha, golpes do malho no ferro quente, no ajuste de cada peça, cada elemento, na combinação das cores...além da expectativa de volta a navegar na canoa, sentimento que nunca deixou de existir ao longo de todo este tempo.

Uma vez na água, a Luzitânia será preparada para as festividades de lançamento, em Brejo Grande, quando reuniremos todos os principais participantes do projeto e convidados, para em seguida subir o rio até o sertão, em apresentação às comunidades que esperam este momento com ansiedade.

A partir desses eventos a canoa passará a ser a base de nossa TV Canoa, que irá prosseguir com a produção dos documentários sobre a vida no Baixo São Francisco, as exibições itinerantes do Cine Beira-Rio, e o levantamento de imagem e som para nosso Arquivo-Museu do Cotidiano da Margem. Há muito o que fazer, e o tempo passa muito rápido.

Como combinado, estamos preparando documentação sobre a Luzitânia (imagens, cópia do documentário "Na Veia do Rio", e o que for relevante) para enviar o mais rápido possível. Este matéria deverá ser anexado ao que vocês já têm em mãos, e, com certeza, auxiliará na avaliação da importância desta embarcação.

Me lembro que você disse que haveria uma reunião do conselho do IPHAN no Recife dentro de algumas semanas. Seria, acreditamos, um bom momento para o conhecimento in loco desta embarcação. Ao menos um primeiro contato.

Finalizando, gostaria que o IPHAN nos enviasse alguns exemplares da publicação do Encontro Sobre Patrimônio Naval para nossos arquivos e biblioteca. Agradecemos.

Atenciosamente, e sem mais para o momento,

Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Presidente

c-c Dalmo Vieira Filho

Canoa de Tolda – Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco
Sede Sergipe- R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal
49995-000 Brejo Grande SE
Tel/Fax (79) 3366 1246

Alagoas- R. Mestre Francelino, 255 – Centro
57210-000 Piaçabuçu AL
Tel- (82) 3552 1570

CNPJ- 02.597.836-0001-40

End. Eletrônico canoadetolda@canoadetolda.org.br e ygara@ygara.arq.br
www.canoadetolda.org.br

De: Ygara [mailto:ygara@ygara.arq.br]
Enviada em: quarta-feira, 21 de fevereiro de 2007 09:50
Para: almeidamelo@yahoo.com.br
Cc: Ana Torres - IBAMA-SE; Ana Rieper; Ana Paula - TV Sergipe; Ana Macedo; Ana Cristina - Prodetur; Ana Claudia Cunha; Ana Claudia Alves, ANA; Amyr Klink; Amilton Gutierrez 1; Amilcar Rossi; Amilcar Rocha; AMDA-BH; AmbienteBrasil; Álvaro Moreira; Alice Ribeiro - Telemar SE; Alexsandro Souza Lima; Alcides Faria; Adolfo Acioli; Adler F. de Castro - IPHAN-RJ; Adalcira Bezerra - MMA-DF; Ada Coruripe; ABD-SE; A Tarde 2; A Tarde
Assunto: Canoa de Tolda - Canoa Luzitânia de Volta ao São Francisco - 1
Prioridade: Alta

A Canoa de Tolda - Sociedade Sócioambiental do Baixo São Francisco, tem a grande felicidade de comunicar que na tarde de hoje, dia 19 de fevereiro,às 18:00, em Brejo Grande, SE, que a canoa Luzitânia foi colocada na água com todo o sucesso.

Já está um pouco tarde, estamos todos cansados, satisfeitos, mas não podíamos deixar de enviar esta importante notícia, junto com a primeira foto da Luzitânia na água.

Dentro de mais alguns dias a canoa estará armada e dando os seus primeiros bordos, se preparando para as festividades e viagem de apresentação até o sertão.

O povo da Canoa de Tolda agradece sobretudo aos nossos incentivadores, apoiadores, amigos de todo o Baixo São Francisco e de longe, e a todos que, junto com nós, também acreditaram na possibilidade deste momento.

Lembrando que entre o primeiro encontro com a Luzitânia, incluindo as conversações para sua aquisição, os anos de trabalho de restauro e este momento único se passaram apenas 10 anos... é tudo coisa pouca se pensarmos nos tempos que virão, subindo e descendo este rio. Ainda há muito o que fazer.

From: "Ygara" <ygara@ygara.arq.br
To: "Adler F. de Castro - IPHAN-RJ" <ahfc@centroin.com.br
Sent: Wed, 28 Mar 2007 18:30:54 -0300
Subject: Canoa de Tolda - Processo Tombamento Luzitânia

Prezado Adler,

Estamos na preparação da Luzitânia para os testes. Colocamos os mastros no sábado, e dentro de poucos dias começarão as navegações de ensaio.

Ainda não temos a programação das festividades, pois aguardamos a liberação dos recursos. Todos serão avisados com antecedência.

Gostaríamos de notícias sobre o andamento do processo de tombamento (já há um protocolo?), e as expectativas de consequências positivas.

Abraço e até breve,

Carlos Eduardo Ribeiro
Presidente

Canoa de Tolda - Sociedade Sócioambiental do Baixo São Francisco

Sede Sergipe- R. Jackson Figueiredo, 09 - Mercado Municipal
49995-000 Brejo Grande SE
Tel-Fax (79) 3366 1246

Alagoas- R. Mestre Francelino, 255 - Centro
57210-000 Piaçabuçu AL
Tel- (82) 3552 1570

CNPJ- 02.597.836-0001-40

www.canoadetolda.org.br

canoadetolda@canoadetolda.org.br e ygara@ygara.org.br

Ministério da Cultura
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
Departamento de Patrimônio Material

PARECER 03/07/AHFC/GProt/DEPAM

3 de abril de 2007

Parecer:

Tendo em vista a análise do processo de tombamento nº 1.473-T-2001, "Canoa da Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Estado de Sergipe" e considerando:

- o conteúdo dos autos do processo 1.473-T-01;
- os termos do memorando 21/07, desta data;
- que, portanto, o assunto, nos termos do presente parecer, se encontra adequadamente instruído, de acordo com o que consta do § 1° art. 4° da portaria 11, de 11 de setembro de 1986;

Elaboramos um estudo, em anexo ao memorando 21/07, visando identificar a existência ou não, de valores que pudessem levar à inscrição do mesmo nos livros do tombo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. O mesmo tem as seguintes indicações:

- não se encontraram, numa análise mais restrita, referências que justificassem sua inscrição no livro do tombo de belas artes;
- que o bem sofreu uma profunda e violenta intervenção, em termos práticos uma reconstrução, que alterou em muito a situação do mesmo e;

- que a intervenção, destruindo o suporte físico original do objeto, impede a sua valoração como bem de caráter histórico.

Sobre esse último ponto, gostaríamos de frisar que ele não é de somenos importância – de fato, é de relevância capital, pelo menos em nossa opinião e só por isso impede um imediato e esfuziante endosso ao tombamento, pelos múltiplos valores que foram observados no objeto ao longo da redação do citado estudo.

Desde longa data, o IPHAN tem assumido a posição que a autenticidade de um monumento é uma condição imprescindível para que se efetiva a proteção legal do mesmo. Por exemplo, um dos primeiros processos de tombamento do Instituto, a "Feitoria Velha" em São Leopoldo (processo 95-T-38) foi arquivado depois de ter seu tombamento aprovado pelo presidente do IPHAN, Rodrigo de Melo Franco de Andrade, pois a mesma tinha sido demolida e reconstruída ainda em 1940, apesar de manter a mesma aparência externa.

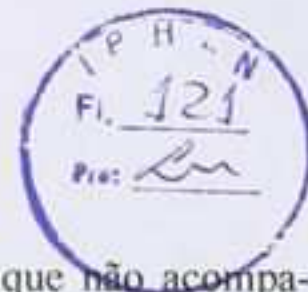
De fato, se considerarmos o espírito da lei, a preservação de valores culturais através da proteção legal de coisas físicas, fica evidente que a reconstrução de uma coisa a ser tombada não é aceitável, mesmo que este mantenha sua forma original. O que interessa é a preservação de valores imateriais e estes estão associados à história, a ancienidade, da coisa como diria Riegl em um texto que é perfeitamente aceitável ainda hoje:

> "O valor histórico de um monumento vem do estágio específico que ele representa no desenvolvimento da atividade humana em um dado campo (...) Quanto mais fielmente o estado original de um monumento for preservado, maior é seu valor histórico: mutilação e corrupção o diminui (...) é o papel do historiador completar, com todos os meios disponíveis, os danos que a natureza causou aos monumentos ao longo do tempo (...) O objetivo do valor histórico é (...) manter tão genuíno quanto possível um documento para pesquisas de arte e história posteriores"[1].

Daí se entende a crítica ferina que Umberto Eco fez em seu livro *Viagem na irrealidade cotidiana*[2] à prática norte-americana de se construir museus com réplicas de originais existentes na Europa, a Disneilândia, que "reproduz" cenas históricas e outras ações semelhantes. Para Eco, estes não são objetos efetivamente históricos, apesar de se remeterem a esses valores. Em nossa opinião, o mesmo se aplicaria às reconstruções feitas aqui no Brasil, como o "colégio dos Jesuítas" em São Paulo. Não se pode dizer que o prédio hoje existente no local tenha os valores que o prédio original do século XVI teria, apesar de seguir a sua planta e estar localizado no mesmo ponto do colégio destruído. É um "falso-histórico" tão

---

[1] Monument values. https://tspace.library.utoronto.ca/citd/holtorf/6.9.html. Apud. Riegl, Alois. The Modern Cult of Monuments: Its Character and Its Origin [1903]. *Oppositions* 25 (Fall 1982), 21-51. A tradução é nossa.

[2] ECO, Umberto. *Viagem na irrealidade cotidiana*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.

mentiroso como tal que é facilmente reconhecido, mesmo pelas pessoas que não acompanham essas questões.

Como colocamos em nosso estudo a respeito da restauração feita na Lusitânia:

> "o resultado prático é que, se a *forma* original da canoa não se perdeu com o uso desse procedimento de "restauração", a sua *substância*, os elementos que permitiriam caracterizá-la como um objeto histórico, não mais existem. O que há hoje é um barco moderno, feito com materiais dos dias de hoje, seguindo linhas antigas. Isso, segundo nos parece, implicou na destruição do bem original, pelo menos em seu aspecto histórico: faltam-lhe os aspectos de autenticidade, tais como se entende o termo no ocidente, nos termos da carta de Veneza, de 1964".

Por outro lado, cremos que o estudo acima citado avança em uma questão que é pouco trabalhada no IPHAN, que seria o valor etnográfico da coisa a ser tombada. Há 120 bens inscritos no Livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, que reúne esses três valores distintos. Desses bens, apenas onze podem ser identificados numa leitura mais rápida como tendo valor etnográfico, variando do famoso caso do "Museu de Magia Negra", inscrito em 1938, até o Maracanã, tombado em 2000, por ser local de manifestações populares singulares[3]. E, deve-se observar, que seis desses processos datam dos primeiros anos da instituição (1938 a 1941), enquanto os outros cinco são bem mais recentes (um para cada ano de: 1984, 1986, 1996 e dois em 2000). Isso é perfeitamente compreensível considerando que a instituição não tinha antropólogos em seus quadros até muito recentemente, os trabalhos nessa área tendo que ser terceirizados ou se valendo de profissionais com formações correlatas à área de antropologia, como os museólogos, arqueólogos ou como o abaixo assinado, com uma formação de historiador com certa concentração na área.

Mas o tombamento pelo valor etnográfico, de representação materializada de uma aspecto cultural ou social corrente, não é uma análise impossível ou mesmo inviável. Só é necessário olhar os objetos sob um prisma diferente. E, nesse caso, a ótica diferenciada *pode* representar alterações em valores consagrados, como o da autenticidade: é dessa forma que se entende a revisão deste conceito que está imbuída na carta de Nara, que reconhece os valores postulados nas cartas anteriores, como a de Veneza, mas os relativizam, defendendo que o essa autenticidade passa *também* pelo estudo do contexto cultural à que pertence o objeto.

[3] Há sete bens identificados como tendo valor Arqueológico, os 102 restantes sendo mais facilmente associados ao valor paisagístico, como é o caso das "penedias" (morros) do Rio de Janeiro. Deve-se observar que nem sempre é fácil colher nos processos de tombamento mais antigos os valores que levaram à sua inscrição. A isso deve-se somar que o presente levantamento foi feito a partir de uma análise dos títulos do processo e não de seu conteúdo, o que pode representar mudanças nos números acima.

No caso da Canoa, foi feita uma reunião com a equipe técnica do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM/RJ), incluindo historiadores, historiadores da arte, arqueólogos e arquitetos, para discutir a possibilidade – ou não – do tombamento da Lusitânia, tendo em vista a intervenção que foi feita. O debate, segundo a proposta do abaixo assinado, não se centrou tanto na questão da *autenticidade*, mas sim no da *identidade*: seria a canoa a mesma canoa que se pediu o tombamento? Para isso foi feita, por sugestão do arquiteto, José Aguilera Montalvo, uma discussão usando os textos de Plutarco e de Hobbes sobre o barco de Teseu. Segundo Plutarco, em sua obra, *Vidas*:

> "O navio onde Teseu e a juventude de Atenas retornou tinha trinta remos e foi preservado pelos atenienses até os tempos de Demetrius Falereus, pois eles retiravam as pranchas velhas que tinham apodrecido, colocando madeiras novas e mais fortes em seu lugar a tal ponto que este navio se tornou um exemplo permanente entre os filósofos, pela questão de lógica sobre a questão das coisas que crescem; um lado defendendo que o navio permanecia o mesmo, e o outro debatendo que não era o mesmo"[4].

Uma discussão que, como Plutarco menciona, não tinha uma solução, os filósofos podendo defender tanto que o barco não era mais o original como sustentar o argumento que ainda o era – uma questão que, claramente, tem uma ligação direta com o tema da Lusitânia ou como o abaixo assinado, jocosamente a chamou, da "canoa de Teseu".

Essa questão filosófica não se encerra em Plutarco. Hobbes, em seus *Elementos de Filosofia*, coloca a seguinte aporia:

> "Teseu, herói mitológico grego, tinha um barco com o nome Ariadna constituído integralmente por pranchas de madeira. Gradualmente, ao longo de vários anos de permanência no mar, essas pranchas são removidas e substituídas por outras pranchas. Um dia, sem que Teseu e a sua tripulação se tivessem apercebido, a última prancha original foi substituída de tal modo que todas elas são agora novas pranchas. O construtor de navios do estaleiro decidiu então aproveitar todas as peças substituídas construindo um novo navio, utilizando como plano o mesmo modelo usado na construção do barco Ariadna. A questão paradoxal é pois a seguinte: qual dos dois navios é ainda idêntico ao original? Teseu jurará a pés juntos que sempre navegou no mesmo navio e que o novo navio é apenas semelhante ao seu; por sua vez, o construtor habilidoso dirá que este novo navio é idêntico ao original tanto do ponto de vista material como formal. É apenas por referência a uma origem que tem sentido afirmar que o

[4] Plutarco. Theseus. http://classics.mit.edu/Plutarch/theseus.html. (acesso em março de 2007). A tradução é nossa.

navio em que navega Teseu é ainda, apesar de tudo, o navio original."[5]

Isso é, como colocado acima, uma aporia, uma "dificuldade de ordem racional, que parece decorrer exclusivamente de um raciocínio"[6]. E também é uma dificuldade que não tem solução: pode-se defender que o barco consertado é o de Teseu tanto quanto que o construído com as tábuas removidas é o "original". Neste caso podemos fazer a seguinte comparação: o barco consertado seria o que manteve o seu uso primitivo, feito com as técnicas e tradições culturais dos interessados mais imediatos (Teseu e seus usuários), como tratam as recomendações de Nara, sendo "original" nesse aspecto. O barco feito com as tábuas removidas, por outro lado, seria o autêntico nos termos da Carta de Veneza, igualmente "original", só que sob outra ótica.

A dúvida, portanto, ficou na questão da identidade: seria a Lusitânia, mesmo tendo em vista a reconstrução quase total por que ela passou, ainda a mesma canoa cujo tombamento tinha sido solicitado em 2001? Seria ela ainda um suporte materializado válido para um valor imaterial?

O abaixo assinado tem uma profunda relutância – temor mesmo – em dar o aval do IPHAN a um processo de reconstrução tão violento como o que foi feito. Tal como apontado mais acima, com isso correríamos o risco de tornar "legítimas" intervenções de reconstrução, como o colégio dos Jesuítas de São Paulo ou as que são tão atacadas por Umberto Eco em seu relato sobre os Estados Unidos.

Por outro lado, o problema etnográfico, da preservação materializada de usos e costumes tradicionais, realmente é muito complexo e não pode ser resumido a uma "originalidade imutável". Um objeto em uso cotidiano está sujeito à reposição de peças, substituição de partes, alterações, modificações e aperfeiçoamentos – isso mesmo em se tratando de arquitetura pois, como corre o aforisma interno do IPHAN: "é o uso que conserva" e esse uso implica nessas modificações. Nesse sentido, a ação do proprietário da Lusitânia em usar métodos, materiais e técnicas "primitivas", assim como o emprego de artesãos locais, como o mestre construtor naval Nivaldo ou o ferreiro Aloísio Chagas, nos parece ser um importante indicativo de que houve, pelo menos, uma intenção de respeitar esses valores tradicionais e com isso se obteve, de certa forma, a sua preservação.

Sendo o exposto, a conclusão a que se chegou no âmbito interno do DEPAM/RJ é que a Lusitânia que existe hoje *não* é mais a canoa que existia em 2000 mas que, nem por

---

[5] CORREIA, Carlos João. Identidade pessoal. Notas para uma redefinição do conceito de pessoa segundo o pensamento de ricoeur. Universidade de Lisboa http://metafisica.no.sapo.pt/ricoeur1.html. (acesso em março de 2007).

[6] Dicionário Aurélio.

isso, deixou de ser um repositório dos valores etnográficos nela materializados e que são descritos na parte final do estudo elaborado sobre ela, especialmente o que diz respeito aos usos e costumes da marinharia. Isso sem contar com a representação física de uma série de características oriundas da inventividade dos nossos mestres navais, desenvolvidas ao longo de centenas de anos e que tiveram profunda importância para a formação do Brasil. Esses valores, talvez de natureza histórica, em nossa opinião, seriam melhor preservados em um objeto musealisado, que não tivesse que passar pelos processos mais violentos de manutenção de uma embarcação em uso diário. Entretanto, essa musealisação, com a conseqüente descontextualização da coisa, reduziria em muito justamente o aspecto etnográfico do objeto, que é o valor maior que vemos na canoa.

Sendo o exposto, recomendamos o tombamento da "Canoa da Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco", objeto do processo 1.473-T-01, no livro do tombo etnográfico, fazendo as seguintes ressalvas adicionais:

1 – que se sugira à 11ª SR a realização de um estudo de viabilidade do tombamento do acervo do Museu Nacional do Mar, situado em São Francisco do Sul, tendo em vista a preservação dos valores históricos identificados na Lusitânia e que estariam igualmente presentes em outros barcos de construção tradicional do Brasil, preservados naquele museu;

2 – que se faça uma declaração ressalvando que o tombamento da Canoa não é uma aprovação dos métodos de restauração empregados, muito problemáticos e negativos;

3 – que, caso o Conselho Consultivo aprove o tombamento, o processo passe a se denominar: "Canoa da Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco", eliminando-se a referência ao endereço da Sociedade – que é um fator irrelevante, considerando-se que se trata de bem móvel.

Este é o parecer

Adler Homero Fonseca de Castro
Historiador - DEPROT
Matr. 223.784

ANEXO I

O Restauro da Cano Luzitânia

Carlos Eduardo Ribeiro.

O RESTAURO DA CANOA LUZITÂNIA

As canoas de tolda e o baixo São Francisco

CARLOS EDUARDO RIBEIRO

Projetista Naval especializado em embarcações multicasco
(trimarãs e catamarãs a vela e a motor, para trabalho e lazer)
Produtor e diretor de documentários
Licenciatura em Ciências Biológicas e Literatura Brasileira/Inglês

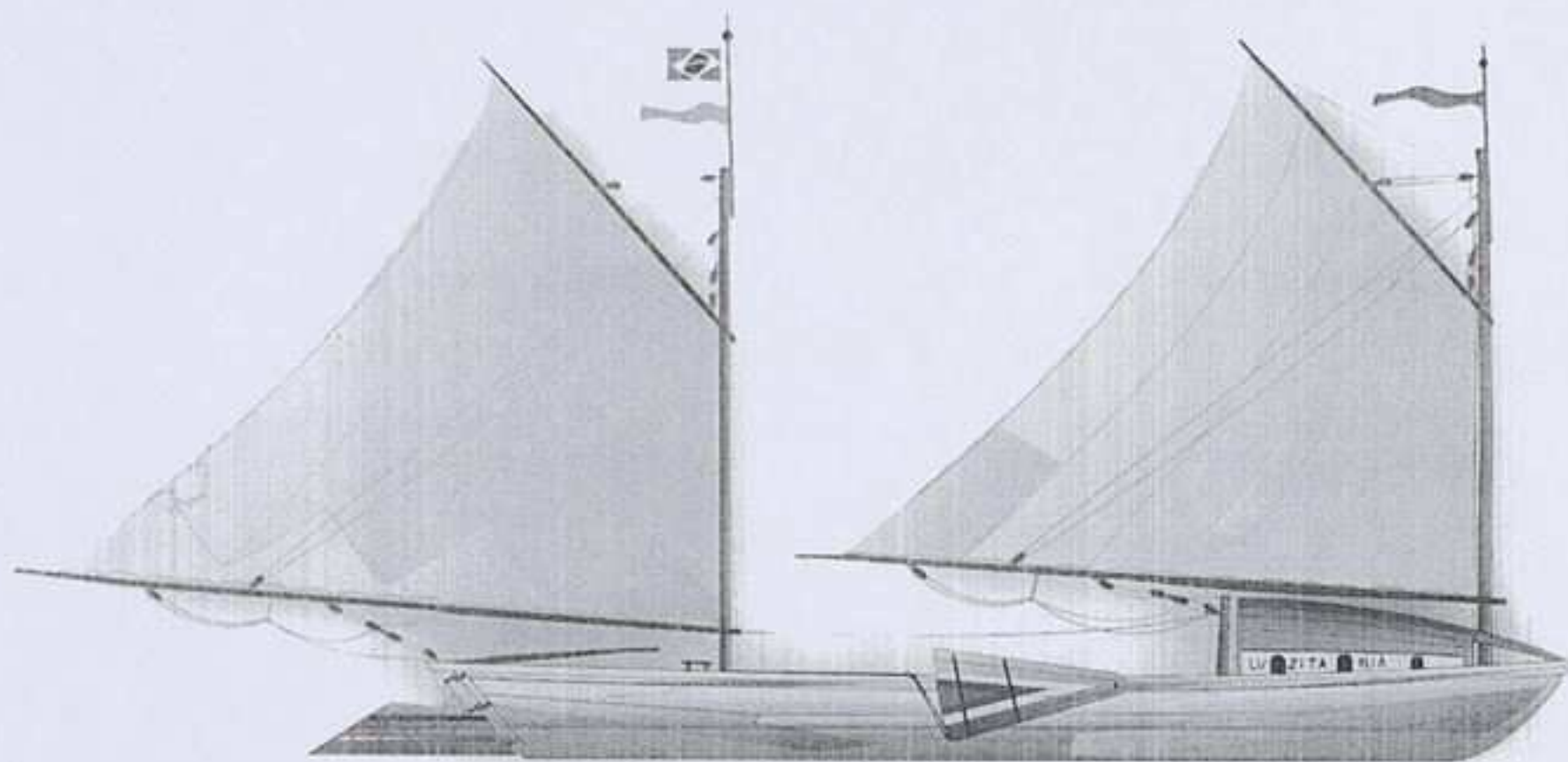



Foto: Sociedade Canoa de Tolda

1) Em dezembro de 19
duas canoas de tolda ain
navegavam no Baixo São
a Luzitânia, com porto n
Curralinho (Poço Redon
Paladina (que afundou e
em meados de 1999) , de
Bonsucesso (Poço Redo
ambas em estado muito
canoa Paladina afundou
Bonsucesso em meados
Nesta mesma época, Zé
o documentário "Na Ve
prodação da Paladina (S
Canoa de Tolda), de Peu
para, por conta própria,
canoa de tolda Daniella
propriedade da Prefeitur
de Piranhas, Alagoas).

2). É importante notar c
de vida onde as canoas c
estão presentes, abrange
moradores das margens
na faixa dos 30, 35 anos

origem, viagens feitas nesta ou naquela canoa, a tradicional feijoada de canoeiro que se comia a bordo, quantos sacos eram embarcados[3], se era uma canoa da praia, se era uma canoa do sertão, reminiscências de viagens com um pai piloto, ou como simples passageiro, sob o toldão[4].

Pois admirando a Luzitânia naquela tarde, e entendendo que concretamente algo deveria ser feito para a manutenção da derradeira representante-símbolo dos bons tempos do Baixo São Francisco, decidimos não medir esforços para adquirir a canoa com o objetivo de restaurá-la e devolvê-la às margens em perfeito estado e condições de navegação. Nós sabíamos da intenção de seu proprietário (morador do povoado Curralinho, no alto sertão de Sergipe) em vendê-la, e do risco da canoa ser desarmada e transformada em lancha a motor[5]. Também tínhamos conhecimento de que dois museus (um no Brasil e outro no exterior) já tinham representantes na região procurando um exemplar de canoa de tolda para ser incluído em seus respectivos acervos. Sem os recursos financeiros para adquirir a Luzitânia (nossa organização havia sido fundada há pouco tempo), a situação era mais do que preocupante. Havíamos iniciado as negociações com o proprietário da Luzitânia, tendo como base um valor de R$4.000,00 (quatro mil reais[6]) mas o risco de um dos museus fazer o contato e apresentar uma oferta superior era grande. A solução encontrada para ganharmos tempo até a liberação da verba, foi solicitar ao piloto da canoa, Abel, com quem tínhamos um ótimo relacionamento, que ficasse em movimento com a canoa, ora subindo, ora descendo o rio, e eventualmente recolhendo a canoa ao Mato da Onça. Com esta movimentação, e sem o perfeito conhecimento local, a canoa não seria localizada. E de fato foi o que ocorreu.

Nesse ínterim, negociávamos a obtenção da verba, através de um programa de micro-projetos a fundo perdido, com o governo da Alemanha[7]. Enquanto os recursos não eram liberados, tivemos que convencer o proprietário da Luzitânia de que a intenção de compra da canoa era real, e que apenas aguardávamos o repasse da verba. Foi um período difícil, onde o proprietário atingia estados de nervosismo, ameaçando afundar ou queimar a embarcação. Outro ponto delicado nesta complexa discussão, abrangia a situação de Abel, embarcado há quase dez anos na Luzitânia, e que nunca havia recebido qualquer

3) As embarcações no Baixo São Francisco têm sua capacidade de carga medida através do número de sacos. 01 saco tem 60kg embarcados. "a Luzitânia é uma canoa de 250 sacos."

4) Toldão: toldo de lona, montado entre a tolda - a cabine na proa da canoa, razão de seu nome, e o mastro de popa, destinado à proteção da carga e passageiros.

5) Com a radical mudança no panorama sócio econômico da região nos últimos 30 anos, a transformação em lancha de passageiros e carga foi o destino final de diversas canoas de tolda, quando não foram completamente desmontadas (para utilização de sua madeira), ou ainda afundadas e abandonadas propositalmente.

6) O valor pedido
era considerado el
época e para o esta
embarcação. Todo o
comprometido pel
(contaminado nas
região da foz do S
onde este molusco
casco, e o do
adiantado estado d
mourões, cabos, fio
frangalhos. A doc
entanto, se encont
Agência Fluvial da
Portos em Penedo

7) Este programa
unicamente para a
ambientais. No ca
Luzitânia, em virt
dramática, uma ex
pelo Consulado d
Recife, o cônsul v
para o conhecimen
local, para a libera

tipo de remuneração regular. De acordo com nosso trato, o proprietário da embarcação deveria fazer um repasse de R$1.000,00 (hum mil reais) para Abel a título de uma mínima compensação (se não fosse a presença permanente de Abel a bordo da canoa, há muito ela já haveria desaparecido ou afundado: o esgotamento de água era uma rotina horária).

Quando finalmente tivemos o depósito do dinheiro em nossa conta, marcamos a data para a assinatura do contrato em Penedo, na Agência Fluvial da Capitania dos Portos. Chegamos a Penedo com o dinheiro vivo, pronto para o pagamento. Aguardamos horas, mas o proprietário da Luzitânia não deu as caras. Foi mais um momento tenso, pois imaginamos que, naquele momento, havíamos perdido a compra da embarcação. Tivemos que nos deslocar para o povoado do Curralinho, Poço Redondo, para reiniciar toda a negociação, agora sob um clima ainda mais pesado.

A questão da compensação ao piloto Abel era um fator de dificuldade, pois o proprietário agora se recusava a fazer este pagamento. Ainda assim conseguimos arrancar um novo acordo e estabelecer uma nova data para fecharmos o negócio, sempre em Penedo. Desta segunda vez tudo correu de forma melhor. Foi assinado o contrato, Abel recebeu sua compensação, e a Luzitânia tinha a real possibilidade de ser restaurada.

Nossa primeira ação foi para preservar o patrimônio, enquanto buscávamos novos recursos para a execução da obra de restauro. Como a canoa já se encontrava no Mato da Onça, a mesma foi desarcorada e arrastada para terra, e colocada sobre calços. Nesta configuração mantínhamos sua armação intacta, para que fosse preservado fielmente seu plano de linhas. Foram ainda tomadas todas as medidas do casco, da mastreação e do plano vélico, dos apêndices, desenhadas todas as ferragens com suas respectivas localizações. Também toda a embarcação sofreu uma varredura fotográfica profunda, para complementar a documentação gráfica, além de fixarmos detalhes de pinturas, decoração, cores etc.

O nosso objetivo principal para o restauro da Luzitânia era a manutenção dos mesmos métodos construtivos tradicionais empregados em tais embarcações. A primeira dificuldade se apresentou na escolha de um mestre carpinteiro naval, com perfeito conhecimento não só das técnicas tradicionais mas também do

6). O valor pedido pelo proprietário era considerado elevado para a época e para o estado da embarcação. Todo o casco estava comprometido pelo gusano (contaminado nas viagens para a região da foz do São Francisco, onde este molusco abunda), 90% do cavername e os dois panos em adiantado estado de podridão, moitões, cabos, bolinas e leme em frangalhos. A documentação, no entanto, se encontrava atualizada na Agência Fluvial da Capitania dos Portos em Penedo, Alagoas.

7). Este programa libera recursos unicamente para ações sócio-ambientais. No caso da canoa Luzitânia, em virtude da situação dramática, uma exceção foi aberta pelo Consulado da Alemanha no Recife - o cônsul veio a nossa região para o conhecimento da realidade local - para a liberação da verba.

tempo áureo das canoas de tolda, que tivesse ainda excelente acabamento e condições físicas para a execução da obra[8]. Fomos ter, então, com Mestre Nivaldo, no povoado da Ilha do Ferro, também no município de Pão de Açúcar, a jusante do Mato da Onça. O renome de M. Nivaldo era sólido em toda a margem, do sertão até a praia. A meticulosidade, o acabamento perfeito - M. Nivaldo sabe como poucos lavrar e aparelhar peças de madeira bruta com machado e enxó - eram sua marca presente nas diversas embarcações (entre canoas, chatas e lanchas) que havia construído e/ou reformado. Tivemos um período de conversas, negociações, até fecharmos o valor da obra.

Ocorria que naquele momento (final de 2000, início de 2001), M. Nivaldo se encontrava ocupado na construção de uma lancha de passageiros, não podendo começar os trabalhos na Luzitânia. Porém como a questão prioritária era a obtenção de recursos, não só para a compra de madeiras e materiais, como também a contratação do mestre e eventuais outros profissionais, o adiamento do começo da obra não foi um problema. Tínhamos um problema crucial que era o mais que precário estado de todo o cavername (em braúna). Já tínhamos obtido estas peças, com Seu Tonho de Frito, no Bonsucesso, um velho madeireiro local. Durante várias semanas as diversas casas de cavernas[9] ficaram submersas na beira do rio, no Mato da Onça, seguindo a tradição de cura da madeira. Após o período determinado pelo mestre, as cavernas foram levadas para a Ilha do Ferro, onde simultaneamente ao trabalho de construção da lancha, M. Nivaldo foi lavrando todas as peças, no machado e na enxó.

Em meados de 2001 conseguimos o patrocínio[10] para a compra de toda a madeira para o casco. Pela impossibilidade de obtenção de essência local, tivemos que optar pela utilização de pequi (pela sua alta densidade, qualidades físicas e disponibilidade), conseguindo negociar uma carreta de pranchões (com espessura de 80 mm para fundo e embonação[11] e 150 mm para os colos[12], e comprimentos da ordem de 8m) com uma madeireira em Pão de Açúcar, que nos ofereceu as melhores condições. O carregamento de madeira foi entregue no porto de Pão de Açúcar[13], na data combinada, e em seguida transportado de rio acima, para o Mato da Onça, a bordo da chata[14] Iris Raiane, de Tonho de Rosa, do Bonsucesso.

Ao final de 2001 havíamos montado um estaleiro provisório no Mato da

8). É importante notar que por muitos anos não se verificou nenhuma construção de canoa de tolda no Baixo São Francisco. Os mestres candidatos a executar este trabalho, cerca de três, já se encontravam todos em idade avançada.

9). Denominação para o par de cavernas (BB e BE), cujo molde é feito com uma peça de vergalhão de 3/8 (para embarcações deste porte) com aproximadamente 2,80 m de comprimento, conformado de acordo com as curvas da seção desejada.

10). Da BioSystems, do Paraná.

11). Denominação local para a zona do costado.

12). Denominação local para as zonas curvas entre o fundo e o costado.

13). Em todos os nossos projetos priorizamos a contratação de mão de obra e fornecimento locais.

14). Chata: embarcação à vela em geral menor que a canoa de tolda, aberta, mais estreita, e dotada de dois panos marconi de proporção de aspecto muito baixa, em mastros extremamente flexíveis, com vergas (retrancas) longuíssimas.

15). A cobertura em polipropileno foi fornecida como apoio cultural da Veleria Cognac Elvstrom, de Niterói, RJ.

16). O trabalho de desmonte/reconstrução segue o método de substituição gradativa das peças retiradas. O taboado comprometido é retirado, ficando apenas as peças principais da embonação (costado) e fundo para a manutenção das formas. O mesmo ocorre com o cavername, que tem gradativamente as casas retiradas e substituídas.

17). Em todo o trab
da Luzitânia, o únic
elétrico a ser utilizad
furadeira (para a fura
parafusos, todos de
comprimentos variai
9"; trabalho impossí
executad@ por M. N
trado, por sua idade
uma esmerilhadeira
todas as pontas dos
o madeirame foi trab
unicamente com ma
enxó, plainas e form

18). Rombo mestre
popa: denominação
proa e roda de popa
respectivamente.

19). Ao longo da vid
tanto o fundo como
foram trocados inúm
novas furações tam
cavernas para a fixaç
peças.

20). A canoa Luzitâ
em diversos projeto
Canoa de Tolda, com
atividades de mobili
comunidades das ri
no Baixo São Franci
programação educat

21). Além da inexist
carpinteiros navais
conhecimento de M
técnicas tradicionais
naval no Baixo São
incompatíveis com
ambiental em nossa
foram extintas, e m
locais, a curto e m
teremos disponív
madeiras similar
forma bruta par
forma clássica.

ante notar que por
não se verificou
nstrução de canoa de
xo São Francisco. Os
didatos a executar este
ra de três, já se
todos em idade

ação para o par de
A e BE), cujo molde é
na peça de vergalhão de
mbarcações deste porte)
madamente 2,80 m de
o, conformado de
as curvas da seção

estems, do Paraná
inação local para a zona

inação local para as
entre o fundo e o

os os nossos projetos
a contratação de mão
necimento locais.
mbarcação a vela em
que a canoa de tolda,
estreita, e dotada de
marconi de proporção
muito baixa, em mastros
te flexíveis, com vergas
ongüíssimas.
tura em polipropileno
como apoio cultural da
sac Elvström, de

lho de
reconstrução segue o
substituição gradativa
tiradas. O taboado
do é retirado, ficando
eças principais da
(costado) e fundo, para
io das formas. O
nte com o cavername,
dativamente as casas
obstruídas.

17) Em todo o trabalho de restauro da Luzitânia, o único ferramental elétrico a ser utilizado foi uma furadeira (para a furação dos parafusos, todos de ½", e de comprimentos variando entre 6" e 8"; trabalho impossível de ser executado por M. Nivaldo com o trado, por sua idade já avançada), e uma esmerilhadeira para o corte de todas as pontas dos parafusos. Todo o madeirame foi trabalhado unicamente com machado, serrote, enxó, plainas e formões.

18) Rombo mestre e rombo de popa: denominação para roda de proa e roda de popa respectivamente.

19) Ao longo da vida da Luzitânia, tanto o fundo como os costados foram trocados inúmeras vezes, e, , novas furações iam sendo feitas nas cavernas para a fixação das novas peças.

20) A canoa Luzitânia será utilizada em diversos projetos da Sociedade Canoa de Tolda, como a TV Canoa, atividades de mobilização das comunidades das margens, viagens no Baixo São Francisco dentro de programação educativa, etc.

21) Além da inexistência de outros carpinteiros navais com o conhecimento de M. Nivaldo, as técnicas tradicionais de construção naval no Baixo São Francisco são incompatíveis com a realidade ambiental em nossa região. As matas foram extintas, e mesmo em outros locais, a curto e médio prazos não teremos disponíveis espécies de madeiras similares e/ou ainda na forma bruta para serem lavradas na forma clássica.

Onça, com uma cobertura plástica bem resistente[15], para garantir proteção mínima tanto para M. Nivaldo e seus colegas de trabalho, como para a canoa, e materiais e ferramental da obra. Em fevereiro de 2002 finalmente assinamos o contrato com M. Nivaldo para o início imediato da obra. No final do mês de março, a Luzitânia teve o seu desmonte iniciado[16]. É importante notar que o povoado do Mato da Onça não tinha fornecimento de energia elétrica. Para podermos operar uma furadeira[17] instalamos em nosso estaleiro um gerador a gasolina de 5kva.

E desta forma, com a vida sendo levada literalmente a bordo da Luzitânia, o trabalho foi gradativamente sendo realizado. Peças até então consideradas razoáveis como o rombo mestre e o rombo de popa[18], dentre outras, verificaram-se completamente comprometidas, e tiveram que ser trocadas, o que não ocorreu sem dificuldades. Das cavernas originais, apenas dois pares foram aproveitados. As demais, ainda que todas em braúna, estavam tão deterioradas pela enorme quantidade de furos de parafusos[19] que não poderiam ser aproveitadas de forma alguma.

Tendo como objetivo a manutenção da Luzitânia totalmente operacional[20], e sabendo da impossibilidade de, no futuro, podermos construir uma outra embarcação com as mesmas técnicas[21], a questão da conservação deste patrimônio único era prioritária[22]. Desta forma, e com base em larga experiência em construção de embarcações em compostos madeira/epóxi[23], tomou-se a decisão de impregnar e colar completamente o casco, convés e a tolda da canoa com adesivo/impregnante epóxi. Trata-se de um trabalho original, pois é fundamental a manutenção do aspecto visual de embarcação tradicional. No caso das junções das peças do casco (***costuras***), normalmente preenchidas com a massa de calafeto, utilizamos adesivo/impregnante epóxi com cargas adequadas (micro fibras de madeira e microesferas de vidro ocas), para a obtenção de uma massa de alto poder adesivo/estrutural. Também foi simulada a retração da massa tradicional nas mencionadas costuras e nos rebaixos das cabeças dos parafusos. Em toda a superfície dos costados e fundos foi mantido o aspecto natural (textura) da madeira após o seu aparelhamento (*palimento*) com o ferramental tradicional (plaina, enxó e formão). Sobre a superfície tratada com resina epóxi será aplicada tinta base epóxi e, finalmente, esmalte sintético convencional, para que a canoa

tenha a exata aparência (coloração, brilho, textura da superfície) das embarcações da região.

Ao longo da obra tivemos que, com toda a calma, explicar a M. Nivaldo que as peças seriam coladas, o que significava a coordenação de seu trabalho com o nosso, para a pregação/aparafusamento definitivo com o adesivo. Uma vez apreciada (por Mestre Nivaldo) a rapidez com que as peças coladas podiam ser manuseadas (o *pot-life* do adesivo por nós empregado é de cerca de 10-15 minutos, e a cura parcial ocorre em hora e meia - condições extremas de trabalho no alto sertão), o trabalho ganhou um bom ritmo e os resultados foram os melhores.

Por razões claras de recursos escassos, não tivemos como contratar outro mestre[24], não só para reforçar o trabalho de M. Nivaldo, mas também para abrir outras frentes de trabalho em elementos como apêndices, mastreação, moitões etc. Assim, a evolução do trabalho foi mais lenta do que o esperado. Porém, tudo feito dentro dos melhores padrões da carpintaria tradicional do Baixo São Francisco.

E assim chegamos ao início de 2004, quando a região compreendida entre o sub-médio (a jusante da barragem do Sobradinho) e o Baixo São Francisco foi assolada por chuvas torrenciais. Estas chuvas provocaram a subida rápida do nível dos reservatórios de Sobradinho e Itaparica que, ao invés de preventivamente aumentar a vazão de defluência nas barragens, optou por abrir intempestivamente as comportas (de Sobradinho, Itaparica e Xingo) quando os níveis dos reservatórios se encontravam assustadoramente altos. Estas manobras tiveram reflexos imediatos (sobretudo no sertão do Baixo São Francisco, onde o rio é mais estreito) com a subida do rio (no Mato da Onça o nível subiu 4 metros em poucas horas) repentina, sem que a população ribeirinha tivesse sido adequadamente alertada e a ela concedido o tempo de preparo.

Para as obras da Luzitânia, então com o casco bem adiantado, quase que todo fechado, o resultado foi calamitoso: a estrutura do estaleiro foi completamente destruída, perderam-se diversas peças de madeira[25], a canoa foi desalojada de seus calços (e ficou submersa por várias semanas), sem falar no grande atraso em nosso planejamento que tivemos que amargar[26]. Em abril conseguimos reativar o estaleiro, refazendo os calços da canoa, a cobertura plástica e reorganizando nosso estoque de materiais. Porém, em junho/julho, com a

22). Um dos problemas principais em todas as embarcações no Baixo São Francisco (e demais rios do Brasil), é a natureza "molhada" das estruturas. Ainda que razoavelmente pintadas com esmaltes sintéticos e/ou tintas a óleo, sem exceção, todas as embarcações vivem encharcadas não só pelas características dos revestimentos mas também pelo tipo de massa de calafeto (cal virgem misturada com óleo de mamona) Estas condições agravadas pela realidade da economia da região, onde os serviços de transporte fluvial, com raríssimas exceções, estão em franca decadência - favorecem o rápido apodrecimento do madeirame do casco. Na tentativa de se prolongar a vida dos barcos, em nossa região também temos exemplos de cascos "fibrados" com resinas de poliéster, que se trata de uma das mais inadequadas soluções para impermeabilização e proteção contra organismos (como o gusano conhecido como *buzano* na região da foz) de estruturas submersas. Não devemos deixar de mencionar as instalações mecânicas sofríveis, no caso das embarcações a motor, onde as passagens de água são consideráveis.

23). Os adesivos/impregnantes epóxi da linha Scuna foram fornecidos como apoio cultural pelo próprio fabricante, a Tubolit, no Rio de Janeiro, e pelo estaleiro Brasil Cat, em São Paulo.

24). Mestre Nivaldo
para a empreitada d
da canoa, e entrega-
pintura. Normalmei
São Francisco, os m
carpinteiros são con
diária. Este sistema
para nossa realidade

25). Graças ao desv
amigos no Mato da
foram incansáveis n
nosso material, os p
madeiras de nosso e
minimizados.

26). Toda a região d
Sergipe e Alagoas fi
o acesso possível ap
Arapiraca.

27). Entre 20 de nov
dezembro, temos a
itinerante de filmes
das margens, progra
TV Canoa.

28). Escamas da tol
madeira mais leve
local) para o fechm
No Baixo São Franc
das canoas eram fei
com palhas de coco
ripadas, ou ainda co
zinco curvada sobre

caso o rio tivesse sua vazão aumentada. Como diversos de nossos companheiros tinham que retornar para seus compromissos pessoais, tivemos que suspender os trabalhos com o epoxi por uma semana. Neste mesmo dia 12 deixamos o Mato da Onça.

No dia 14 foi vivenciada a cena apresentada no início deste texto. O que se seguiu foi que, dali mesmo, onde tive a notícia, entrei em contato com a CHESF, no Recife, que me confirmou o aumento da vazão do São Francisco em todo o trecho à jusante de Sobradinho. De imediato foi colocada a posição da Canoa de Tolda, repudiando a reincidência da falta de comunicação daquela empresa com as comunidades ribeirinhas que, como em 2004, não foram avisadas a tempo de retirar da margem seus bens, ou ainda efetuar colheitas prematuras em plantações de subsistência, para minimizar as perdas. Também liguei para Pão de Açúcar, confirmando com colaboradores nossos a elevação do nível do rio, e tendo o recado do pessoal do Mato da Onça de que a Luzitânia se encontrava naufragada. Nosso presidente, estando no Recife, foi imediatamente contatado e no mesmo dia já baixava na sede da CHESF para tentar audiência com sua diretoria: não tínhamos mais como absorver tantos prejuízos, sendo o momento de obtermos da empresa os recursos que cobrissem não só as perdas, mas também possibilitassem o término da obra.

Sendo breve, entre a data da primeira ida aos escritórios da CHESF e a de sermos recebidos por alguém com poder de decisão, um mês foi passado. Neste meio tempo, a Luzitânia submersa, correndo risco de danos irreparáveis. Subi ao Mato da Onça diversas vezes para avaliar a situação e acompanhar a evolução do quadro. A vazão do rio chegou a ser diminuída – no entanto a canoa permaneceu com parte sob as águas –, voltando a aumentar logo em seguida. Enquanto as negociações prosseguiam no Recife, sempre lentas e burocráticas, tentávamos, em Aracaju, uma manobra de resgate com a Petrobras. A idéia inicial era rebocarmos a Luzitânia até Pão de Açúcar e, em seguida, colocando-a sobre uma carreta, descê-la até Brejo Grande (já na região da foz, pouco afetada pelas vazões mais elevadas) onde, em local seguro, a obra seria terminada. Infelizmente as negociações não tiveram o resultado que esperávamos, o que nos levou a tomar a decisão de rebocar a Luzitânia até Brejo Grande.

Neste meio tempo a Sociedade Canoa de Tolda foi convidada a participar

29. Em seguida aos acontecimentos do início de 2004, vínhamos acompanhando as informações sobre as vazões do São Francisco à jusante de Sobradinho, além dos níveis dos reservatórios, que desde então sempre estiveram com cotas bem elevadas. Nas últimas semanas as chuvas vinham caindo com freqüência e intensidade no alto São Francisco, e, de forma preocupante, Sobradinho e Itaparica estavam com cotas muito elevadas, sem que a CHESF aumentasse a vazão de forma preventiva.

30. Foi elaborado relatório encaminhado à CHESF, à Petrobras e ao IPHAN-SE, sendo que este último não se pronunciou a respeito do assunto.

31. A Petrobras tem importante base em Aracaju, e dispõe de equipamentos pesados como guinchos, reboques, carretas.

32. A Prefeitura M[illegible] Grande deu o apoio e[illegible] Projeto Canoa de T[illegible] concedido do alvará[illegible] nosso estaleiro pro[illegible]

33. Os motores d[illegible] do Baixo São Franc[illegible] estão muito partic[illegible] substituir os atuai[illegible] estado, chegamos a [illegible] em outros locais, e [illegible] os raros exemplos [illegible] falta ação de motor[illegible] de madeira é uma [illegible] praticamente extint[illegible] região não se adeq[illegible] intuito de restaur[illegible]

34. Seu Raul fo[illegible] canoa de tolda [illegible] tripular inúmera[illegible] conhecido pelos [illegible] cortes de velas em [illegible]

guida aos acontecimentos
: 2004, vinhamos
indo as informações
zões do São Francisco a
Sobradinho, além dos
reservatórios, que desde
ste estiveram com cotas
las. Nas últimas semanas
inham caindo com
e intensidade no alto São
e, de forma preocupante,
e Itaparica estavam com
elevadas, sem que
mentasse a vazão de
entiva.

borado relatório,
do à CHESF, à Petrobras
N-SE, sendo que este
ais se pronunciou a
assunto.

obras tem importante
racaju, e dispõe de
tos pesados como
eboques, carretas.

do evento 1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro, realizado no Museu Nacional do Mar, em São Francisco do Sul, SC. Neste evento, apoiado pelo IPHAN (e contando com superintendentes e membros do órgão em vários estados), pudemos apresentar o relato sobre o drama que estávamos vivendo. Ao retornar de Santa Catarina e, buscando alocar os recursos financeiros e físicos para a manobra de resgate, conseguimos levar adiante a operação do resgate da canoa. Mobilizamos a lancha (canoa motorizada) Luz do Dia, no povoado Escurial (município de Nossa Senhora de Lourdes, no agreste sergipano), pertencente a uma família de amigos, de tradição canoeira, e proprietários de diversas embarcações. A Luz do Dia subiu para o Mato da Onça de onde, na tarde do dia 27 de março, iniciamos a descida para a foz. A chegada se deu no dia 29, após uma viagem relativamente tranqüila, sempre contando com manifestações de apoio ao longo do percurso.

No dia 4 de abril, sempre com apoio de diversos membros da comunidade, a Luzitânia foi finalmente içada para terra, para o local onde hoje se encontra o estaleiro provisório que foi montado[32].

Ao final de maio, finalmente, chegamos a um acordo com a CHESF para a liberação no menor tempo possível dos recursos solicitados. A compensação pelos prejuízos seria feita através de patrocínio/apoio cultural, completada com a disponibilização de um veículo para as viagens vinculadas ao Projeto Canoa de Tolda (compra de materiais, e transporte dos profissionais ligados diretamente à obra).

No dia 7 de julho subimos ao povoado da Ilha do Ferro (Pão de Açúcar, AL), para trazer Mestre Nivaldo. No dia 8 as atividades de recuperação da canoa Luzitânia foram retomadas.

Ainda que com enorme atraso em nosso planejamento, a nossa perspectiva de colocar a Luzitânia na água até o final de outubro permanece valendo. Com a intenção de poupar Mestre Nivaldo, além de acelerar o trabalho, diversas atividades não tão específicas (como por exemplo à fabricação de estrados, bolinas, leme) serão executadas por um outro mestre. Já temos em paralelo a fabricação dos moitões[33] e lavra dos mastros (em pau d'arco), por Pedro, carpinteiro/canoeiro na localidade do Tibiri (Porto Real do Colégio, Alagoas). Já os panos da canoa serão cortados por Seu Raul[34], antigo canoeiro em Pão de

32). A Prefeitura Municipal de Brejo Grande dá o apoio cultural ao Projeto Canoa de Tolda, com a concessão do alvará de instalação de nosso estaleiro provisório.

33). Os moitões das embarcações do Baixo São Francisco seguem um estilo muito particular. Para substituir os atuais, em péssimo estado, chegamos a fazer uma busca em outros locais, e verificamos que os raros exemplos encontrados a fabricação de moitões tradicionais de madeira é uma atividade praticamente extinta em nossa região não se adequavam ao nosso intuito de restauro fiel.

34). Seu Raul foi proprietário da canoa de tolda Mercedes, além de tripular inúmeras outras. É conhecido pelos belos e eficientes cortes de velas em todo o sertão.

Açúcar.

Esta diversidade de pessoas engajadas, além de significar certa dificuldade de trabalho (somos obrigados a constantes deslocamentos para acompanhar os trabalhos, tendo que as distâncias são grandes e o acesso às localidades nem sempre é fácil), mostra o quanto é crítica a guarda destas tradições (e informações) das atividades canoeiras/navais do Baixo São Francisco.

A Luzitânia, voltando a navegar, fará parte de um intenso programa de atividades da Sociedade Canoa de Tolda, dentre os quais a TV Canoa Televisão Comunitária do Baixo São Francisco e o Projeto Memória do Baixo São Francisco. Porém, o nosso primeiro compromisso é com a comunidade do Mato da Onça, (localidade em Pão de Açúcar onde nossas ações organizadas tiveram início), e com todos os canoeiros vivos do Baixo São Francisco. No Mato da Onça faremos nossa festa de comemoração pela vitória de termos a canoa recuperada e, para tal, o apoio da comunidade foi essencial. Com os canoeiros teremos uma grande reunião de todos os velhos marinheiros ainda vivos[35], em local a ser escolhido, onde poderão se reencontrar, navegar em uma tolda e relembrar dos bons tempos do Baixo São Francisco.

Também estão programadas participações da Luzitânia em eventos importantes da margem com procissões das festas de Bom Jesus, de Reis e outras, onde as mais belas canoas de tolda tinham a primazia do transporte dos andores, imagens dos santos e, naturalmente, dos sanfoneiros, zabumbeiros e músicos das festas.

Finalizando, com a Luzitânia subindo e descendo o São Francisco, entre a praia e o sertão, dando porto nas comunidades, alegrando e colorindo esta bela região, estará sendo mantido o frágil fio entre o nosso tempo e aquele "em que as coisas eram difíceis, mas não nos faltava nada, todo mundo vivia feliz..."

35). Já temos um cadastro e contatos com um grande número de antigos canoeiros, proprietários, que com ansiedade esperam este momento de poder, ainda uma vez, embarcar em uma canoa, rever os velhos amigos.

ANEXO II

Carta de Veneza

Maio de 1964

Carta de Veneza de maio de 1964

II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos COMOS - Conselho Internacional de Monumentos e Sítios CARTA INTERNACIONAL SOBRE CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO DE MONUMENTOS E SÍTIOS **Portadoras de mensagem espiritual do passado, as obras monumentais de cada povo perduram no presente como o testemunho vivo de suas tradições seculares.** A humanidade, cada vez mais consciente da unidade dos valores humanos, as considera um patrimônio comum e, perante as gerações futuras, se reconhece solidariamente responsável por preservá-las, impondo a si mesma o dever de transmiti-las na plenitude de sua autenticidade.

É, portanto, essencial que os princípios que devem presidir à conservação e à restauração dos monumentos sejam elaborados em comum e formulados num plano internacional, ainda que caiba a cada nação aplicá-los no contexto de sua própria cultura e de suas tradições.

Ao dar uma primeira forma a esses princípios fundamentais, a Carta de Atenas de 1931 contribui para a propagação de um amplo movimento internacional que se traduziu principalmente em documentos nacionais, na atividade de ICOM e da UNESCO e na criação, por esta última, do Centro Internacional de Estudos para a Conservação e Restauração dos Bens Culturais. A sensibilidade e o espírito crítico se dirigem para problemas cada vez mais complexos e diversificados. Agora é chegado o momento de reexaminar os princípios da Carta para aprofundá-las e dotá-las de um alcance maior em um novo documento.

Consequentemente, o Segundo Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, reunido em Veneza de 25 a 31 de maio de 1964, aprovou o texto seguinte:

Definições

Artigo 1º - **A noção de monumento histórico compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico.** Estende-se não só às grandes criações mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural.

Artigo 2º - A conservação e a restauração dos monumentos constituem uma disciplina que reclama a colaboração de todas as ciências e técnicas que possam contribuir para o estudo e a salvaguarda do patrimônio monumental.

Finalidade

Artigo 3º - A conservação e a restauração dos monumentos visam a salvaguardar tanto a obra de arte quanto o testemunho histórico.

Conservação

Artigo 4º - A conservação dos monumentos exige, antes de tudo, manutenção permanente.

Artigo 5º - A conservação dos monumentos é sempre favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade; tal destinação é portanto, desejável, mas não pode nem deve alterar à disposição ou a decoração dos edifícios. É somente dentro destes limites que se deve conceber e se pode autorizar as modificações exigidas pela evolução dos usos e costumes.

Artigo 6º - **A conservação de um monumento implica a preservação de um esquema em sua escala. Enquanto subsistir, o esquema tradicional será conservado, e toda construção nova, toda destruição e toda modificação que poderiam alterar as relações de volumes e de cores serão proibidas**.

Artigo 7º- **O monumento é inseparável da história de que é testemunho e do meio em que se situa.** Por isso, o deslocamento de todo o monumento ou de parte dele não pode ser tolerado, exceto quando a salvaguarda do monumento o exigir ou quando o justificarem razões de grande interesse nacional ou internacional.

Artigo 8º - Os elementos de escultura, pintura ou decoração que são parte integrante do monumento não lhes podem ser retirados a não ser que essa medida seja a única capaz de assegurar sua conservação.

Restauração

Artigo 9º - A restauração é uma operação que deve ter caráter excepcional. Tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e **fundamenta-se no respeito ao material original e aos documentos autênticos.** Termina onde começa a hipótese; no plano das reconstituições conjeturais, todo trabalho complementar reconhecido como indispensável por razões estéticas ou técnicas destacar-se-á da composição arquitetônica e deverá ostentar a marca do nosso tempo. A restauração será sempre precedida e acompanhada de um estudo arqueológico e histórico do monumento.

Artigo 10º - Quando as técnicas tradicionais se revelarem inadequadas, a consolidação do monumento pode ser assegurada com o emprego de todas as técnicas modernas de conservação e construção cuja eficácia tenha sido demonstrada por dados científicos e comprovada pela experiência.

Artigo11° - **As contribuições válidas de todas as épocas para a edificação do monumento devem ser respeitadas, visto que a unidade de estilo não é a finalidade a alcançar no curso de uma restauração, a exibição de uma etapa subjacente só se justifica em circunstâncias excepcionais e quando o que se elimina é de pouco interesse e o material que é revelado é de grande valor histórico, arqueológico, ou estético, e seu estado de conservação é considerado satisfatório.** O julgamento do valor dos elementos em causa e a decisão quanto ao que pode ser eliminado não podem depender somente do autor do projeto.

Artigo 12° - **Os elementos destinados a substituir as partes faltantes devem integrar-se harmoniosamente ao conjunto, distinguindo-se, todavia, das partes originais a fim de que a restauração não falsifique o documento de arte e de história.**

Artigo 13° - **Os acréscimos só poderão ser tolerados na medida em que respeitarem todas as partes interessantes do edifício, seu esquema tradicional, o equilíbrio de sua composição e suas relações com o meio ambiente.**

Sítios Monumentais

Artigo14° - Os sítios monumentais devem ser objeto de cuidados especiais que visem a salvaguardar sua integridade e assegurar seu saneamento, sua manutenção e valorização. Os trabalhos de conservação e restauração que neles se efetuarem devem inspirar-se nos princípios enunciados nos artigos precedentes.

Escavações

Artigo 15° - Os trabalhos de escavação devem ser executados em conformidade com padrões científicos e com a "Recomendação Definidora dos Princípios Internacionais a serem aplicados em Matéria de Escavações Arqueológicas", adotada pela UNESCO em 1956.

Devem ser asseguradas as manutenções das ruínas e as medidas necessárias à conservação e proteção permanente dos elementos arquitetônicos e dos objetos descobertos. Além disso, devem ser tomadas todas as iniciativas para facilitar a compreensão do monumento trazido à luz sem jamais deturpar seu significado.

Todo trabalho de reconstrução deverá, portanto, deve ser excluído *a priori*, **admitindo-se apenas a anastilose, ou seja, a recomposição de partes existentes, mas desmembradas. Os elementos de integração deverão ser sempre reconhecíveis e reduzir-se ao mínimo necessário para assegurar as condições de conservação do monumento e restabelecer a continuidade de suas formas.**

Documentação e Publicações

Artigo 16º - Os trabalhos de conservação, de restauração e de escavação serão sempre acompanhadas pela elaboração de uma documentação precisa sob a forma de relatórios analíticos e críticos, ilustrados com desenhos e fotografias. Todas as fases dos trabalhos de desobstrução, consolidação recomposição e integração, bem como os elementos técnicos e formais identificados ao longo dos trabalhos serão ali consignados. Essa documentação será depositada nos arquivos de um órgão público e posta à disposição dos pesquisadores; recomenda-se sua publicação.

ANEXO III

Recomendações de Nara

Novembro de 1994

Conferência de Nara

Conferência sobre autenticidade em relação a convenção do Patrimônio Mundial
UNESCO, ICCROM E ICOMOS, NARA, 1 - 6 NOVEMBRO DE 1994

Preâmbulo

1. Nós, especialistas reunidos em Nara (Japão), desejamos reconhecer o espirito generoso e a coragem intelectual das autoridades japonesas em promover oportunamente este fórum, no qual podemos desafiar o pensamento tradicional a respeito da conservação, bem como debater caminhos e meios para ampliarmos nossos horizontes, no sentido de promover um maior respeito à diversidades do patrimônio cultural na prática da conservação.

2. Queremos também reconhecer o valor da estratégia de organizar discussões, promovidas pelos Comitês do Patrimônio Mundial, no sentido de colocar em prática o teste de autenticidade, através de caminhos que demonstrem a concordância com o pleno respeito aos valores sociais e culturais de todas as sociedades, examinando o valor extrínseco universal atribuído aos bens culturais listados pelo Patrimônio Mundial.

3. O documento de Nara sobre autenticidade foi concebido no espírito da Carta de Veneza, 1964, desenvolvendo e ampliando esse documento em resposta ao alargamento dos conceitos referentes ao escopo do que é patrimônio cultural e seus interesses em nosso mundo contemporâneo.

4. Num mundo que se encontra cada dia mais submetido às forças da globalização e da homogeneização, e onde a busca de uma identidade cultural é, algumas vezes, perseguida através da afirmação de um nacionalismo agressivo e da supressão da cultura das minorias, a principal contribuição fornecida pela consideração do valor de autenticidade na prática da conservação é clarificar e iluminar a memória coletiva da humanidade.

Diversidade cultural e de patrimônios

5. A diversidade de culturas e patrimônios no nosso mundo é uma insubstituível fonte de informações a respeito da riqueza espiritual e intelectual da humanidade. A proteção e valorização da diversidade cultural e patrimonial no nosso mundo deveria ser ativamente promovida como um aspecto essencial do desenvolvimento humano.

6. A diversidade das tradições culturais é uma realidade no tempo e no espaço, e exige o respeito, por parte de outras culturas e de todos os aspectos inerentes a seus sistemas de pensamento. Nos casos em que os valores culturais pareçam estar em conflito,

o respeito à diversidade cultural impõem o reconhecimento da legitimidade dos valores culturais de cada uma das partes.

7. Todas as culturas e sociedades estão arraigadas em formas e significados particulares de expressões tangíveis e intangíveis, as quais constituem seu patrimônio e que devem ser respeitadas.

8. É importante sublinhar um princípio fundamental da UNESCO, que considera que o patrimônio cultural de cada um é o patrimônio cultural de todos. A responsabilidade por este patrimônio e seu gerenciamento pertence, em primeiro lugar, à comunidade cultural que o gerou, e secundariamente àquela que cuida dele. Entretanto, além destas responsabilidades, a adesão às cartas internacionais e convenções desenvolvidas para a conservação do patrimônio cultural, obriga a considerar os princípios e responsabilidades por estas preconizados. Equilibrar suas próprias necessidades com aquelas de outras culturas é, para cada sociedade, algo extremamente desejável, desde que, ao alcançar este equilíbrio, não abra mão de seus próprios valores culturais.

Valores e autenticidade

9. A conservação do patrimônio cultural em suas diversas formas e períodos históricos é fundamentada nos valores atribuídos a esse patrimônio. Nossa capacidade de aceitar estes valores depende, em parte, do grau de confiabilidade conferido ao trabalho de levantamento de fontes e informações a respeito destes bens. O conhecimento e a compreensão dos levantamentos de dados a respeito da originalidade dos bens, assim como de suas transformações ao longo do tempo, tanto em termos de patrimônio cultural quanto de seu significado, constituem requisitos básicos para que se tenha acesso a todos os aspectos da autenticidade.

10. Autenticidade, considerada desta forma e afirmada na Carta de Veneza, aparece como o principal fator de atribuição de valores. O entendimento da autenticidade é papel fundamental dos estudos científicos do patrimônio cultural, nos planos de conservação e restauração, tanto quanto nos procedimentos de inscrição utilizados pela Convenção do Patrimônio Mundial e outros inventários de patrimônio cultural.

11. Todos os julgamentos sobre atribuição de valores conferidos às características culturais de um bem, assim como a credibilidade das pesquisas realizadas, podem diferir de

cultura para a cultura, e mesmo dentro de uma mesma cultura, não sendo, portanto, possível basear os julgamentos de valor e autenticidade em critérios fixos. Ao contrário, o respeito devido a todas as culturas exige que as características de um determinado patrimônio sejam consideradas e julgadas nos contextos culturais aos quais pertençam.

12. É da mais alta importância e urgência, portanto, que no interior de cada cultura, o reconhecimento esteja em acordo com a natureza específica de seus valores patrimoniais e a credibilidade e veracidade das pesquisas relacionadas.

13. Dependendo da natureza do patrimônio cultural, seu contexto cultural e sua evolução através do tempo, os julgamentos quanto a autenticidade devem estar relacionados à valorização de uma grande variedade de pesquisas e fontes de informação. Estas pesquisas e levantamentos devem incluir aspectos de forma e desenho, materiais e substância, uso e função, tradições e técnicas, localização e espaço, espírito e sentimento, e outros fatores internos e externos. O emprego destas fontes de pesquisa permite delinear as dimensões específicas do bem cultural que está sendo examinado, como as artísticas, históricas, sociais e científicas.

ANEXO IV

Navios, museus e resistência negra: o

Quilombo da Cabaça como estudo de caso"

Anais do Museu Histórico Nacional n° 38, 2006.

Adler Homero Fonseca de Castro

MUSEU
HISTÓRICO
NACIONAL

Volume 38 2006

2. Cf. BRANDÃO, Junito de Souza. *Mitologia grega*. Petrópolis: Vozes, 1988.

3. Cf. PEIXOTO, Ana Maria Cassanta. "Imagem como fonte na pesquisa em História da Educação". In: FIGUEIREDO, Betânia Gonçalves & VIDAL, Diana Gonçalves (orgs.). *Museus*: dos gabinetes de curiosidades à Museologia. Belo Horizonte: Argumentum, 2005. p. 207.

4. SANTOS, Maria Célia Teixeira Moura. "Museu-Casa: Comunicação e Educação". In: *Anais do II Seminário sobre Museus-Casas*. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1998. p. 23.

5. BATE, Luiz Felipe. *El proceso de investigación em la Arqueologia*. Baecelona: Crítica, 1998. Cap. 3.

Navios, museus e a resistência negra

O Quilombo da Cabaça como estudo de caso

Adler Homero Fonseca de Castro

NOTA BIOGRÁFICA

ADLER HOMERO FONSECA DE CASTRO – Mestre em História e pesquisador do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan).

RESUMO

O Museu Histórico Nacional tem uma relação muito longa com a Arqueologia, sendo que o primeiro livro didático da área foi um manual de aulas do Curso de Museus, ministrado nessa Instituição. Hoje em dia, contudo, não há uma ligação tão forte entre a área de Arqueologia e os museus de História, o que gera prejuízos para os dois campos. O presente artigo procura mostrar como o conhecimento específico dos museus de História pode colaborar na interpretação de objetos e sítios arqueológicos. Para isso, trabalho com a interpretação de uma pintura rupestre de navio feita por quilombolas no século XIX, no interior de Minas Gerais. Assim, usando uma metodologia específica de estudo de navios históricos, com base nos estudos desenvolvidos em museus de História, busca-se apresentar subsídios para a interpretação de um sítio arqueológico.

PALAVRAS-CHAVE

Arqueologia, Museologia, arte naval, quilombos, Minas Gerais, século XIX, pinturas rupestres, navegação.

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional tem uma longa e estreita relação com a Arqueologia. Afinal, o trabalho dos arqueólogos depende da autorização do Iphan desde a edição da lei 3.924/61, que "dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos". Contudo, a ligação entre o Iphan e a pesquisa arqueológica brasileira vem de muito antes da edição da lei.

O ensino acadêmico de arqueologia tem suas origens no Museu Histórico Nacional, com a cadeira de Museologia no Curso de Museus, criado em 1932. Lecionado por Angyone Costa, suas notas de aula resultaram no primeiro livro didático sobre o assunto do Brasil, o *Introdução à Arqueologia do Brasil*, publicado dois anos depois da criação do Curso de Museus, mas que ainda está em catálogo.[1]

Posteriormente, os caminhos do Museu Histórico e da Arqueologia divergiram. O MHN não tem como parte de sua política de aquisições o material pré-histórico, pois este não é relacionado à sua proposta de exposições. Por outro lado, boa parte da pesquisa acadêmica no Brasil se voltou para a questão pré-colonial – assunto que pode ser mais bem trabalhado pela Arqueologia.

Mas, se boa parte dos pesquisadores se dedicou a pesquisas no campo da pré-história, nem todos os arqueólogos se voltam exclusivamente para isso, havendo alguns excelentes trabalhos de pesquisa com objetos produzidos depois da chegada dos europeus às Américas. E aí constatamos um problema: tanto a arqueologia histórica como os museus de história trabalham com os problemas do passado histórico. Contudo, há pouco contato entre os profissionais das duas áreas, o que, em nossa opinião, resulta em perda para ambos os campos. Os museus perdem por não terem um contato maior com os trabalhos produzidos sobre os objetos obtidos em

sítios arqueológicos, contextualizados, o que não é normal para os objetos preservados em instituições museológicas. Por outro lado, muitas vezes os arqueólogos têm que lidar com objetos de difícil identificação, mas que são bem trabalhados por existirem e serem exaustivamente estudados em coleções musealisadas.

Um caso interessante nessa linha foi apresentado ao Iphan. Entre os objetos de trabalho do Instituto está a identificação e o tombamento dos locais de resistência à escravidão – os quilombos, conforme está no parágrafo 5º do artigo 216 da Constituição Federal, no qual se determina que "ficam tombados todos os documentos e os sítios detentores de reminiscências históricas dos antigos quilombos".

Para a aplicação do dispositivo constitucional, é necessário o estudo dos sítios e documentos propostos para tombamento dentro do determinado pela Constituição – e isto implica em uma colaboração muito próxima do Iphan com os arqueólogos que estão desenvolvendo pesquisas neste campo. Um dos sítios que na área acadêmica é identificado como quilombo é o Sítio da Cabaça, em Diamantina, pois este local tem uma pintura rupestre que não pode ser, de forma alguma, identificada como pré-histórica, já que mostra um navio a vela. Assim, era necessário o estudo da pintura para averiguar sua origem, tendo em vista o seu possível tombamento como quilombo.

Do ponto de vista da área de tombamento do Iphan, era, portanto, indispensável estudar não só o sítio, mas também a imagem como suporte de informações, para averiguar sua origem. Mas, afora os arqueólogos que trabalham com pesquisa subaquática, o estudo de navios a vela não é muito comum na área acadêmica, especialmente em se tratando do Estado de Minas Gerais, que não tem contato com o mar. Por outro lado, o Museu Histórico Nacional tem em seu acervo uma pequena coleção de modelos navais, que foram estudados pelo autor deste trabalho e, como o mesmo é um dos pesquisadores que trabalha com a questão de quilombos, fizemos o estudo que resultou no presente texto – uma proposta de ver como é possível, talvez desejável, aumentar os contatos entre os profissionais de museus e os arqueólogos. No caso atual, tivemos o indispensável apoio do arqueólogo Carlos Magno Guimarães, que nos acompanhou até o local e forneceu material sobre o sítio.

As pinturas no quilombo

O Quilombo da Cabaça está localizado nas proximidades de Diamantina, a cerca de 15 km da cidade e a cerca de 420 km do mar, na zona rural (N.º MG-SJ-3, do Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos-Iphan).[2] Para se chegar ao sítio arqueológico, é necessário um deslocamento em estradas vicinais e, desembarcando ao pé de uma elevação de altura média, seguir pelo meio da vegetação por caminho de difícil acesso, até quase até o topo, onde se encontram as inscrições. Estas estão em um abrigo, formado por uma cavidade na rocha do morro, com o piso composto de pedras irregulares que caíram do teto.

Figura 1 – Localização do Quilombo da Cabaça, em relação a Minas Gerais e ao Brasil, a 420 km do mar

No abrigo havia diversas imagens, conforme descrito pelos pesquisadores Guimarães e Lanna:

> O painel, pintado no teto do abrigo, apresenta cenas de guerra em que se utilizam lanças, arco e flecha (armas que foram usadas por quilombolas em suas atividades de rapina e defesa). *O detalhe do painel que mais chama atenção é um navio a vela com três mastros (velas recolhidas) apresentando um indivíduo pescando na proa.*
>
> Fora do painel existem ainda duas representações que merecem destaque: a primeira é um indivíduo montado em um animal (provavelmente um cavalo) e a segunda é um bangüê, ou seja, dois indivíduos carregam um terceiro em uma rede suspensa por um pau que se apóia nos ombros dos

carregadores. Todas estas pinturas foram executadas com carvão (usado como lápis), os traços são bem finos e não se assemelham em nada a qualquer tipo de pintura indígena por nós pesquisada.[3]

Os autores do artigo de onde foi retirada a passagem acima continuam explicando que não foram encontrados outros vestígios materiais no abrigo onde se encontra o painel. Contudo, no Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos, há referência a alguns objetos associados ao sítio, todos eles históricos.[4] Em outro texto, apresenta-se uma descrição semelhante, apesar de nele se colocarem algumas ressalvas quanto ao objeto:

> O Quilombo da Cabaça, onde estão os grafites aqui descritos, estava localizado a algumas centenas de metros da estrada que, no século XVIII ligava o principal núcleo urbano da Demarcação (Arraial do Tejuco) à sede da Comarca – a Vila do Príncipe. Este é outro caso em que a localização do quilombo indica uma escolha estratégica: local de difícil acesso e próximo a uma rota de grande fluxo, além de estar próximo a um grande rio, que funcionava como fonte de alimentos.
>
> O sítio está localizado em região de afloramento de quartzito que forma locais abrigados pela inclinação dos paredões ou por galerias escavadas na rocha pela ação das águas.
>
> Os grafites são constituídos por cenas esparsas, traçadas com carvão vegetal. No teto do abrigo, duas cenas compõem um painel (...) *A outra cena mostra um navio com dois mastros, com as velas recolhidas e vestígio de um provável terceiro mastro. Na proa do navio um indivíduo se dedica à atividade de pesca (...)*[5]

Observamos que nesta última citação a existência do terceiro mastro é colocada de forma condicional, com o que não concordamos devido à morfologia das embarcações, que iremos discutir mais à frente. Apontamos que, para nós, o detalhe marcado com o número "1" na figura 2, ainda que incompleto, representa claramente um mastro da mezena (ver glossário no final deste texto), tendo o que parece ser uma garangueja (verga latina) para vela latina quadrangular esboçada à popa (marcado com o número "2" na figura 2), pois tal mastreação seria necessária para a embarcação, conforme iremos discutir.

É justamente por causa das pequenas discrepâncias existentes entre a descrição elaborada pelos arqueólogos e o nosso entendimento sobre o

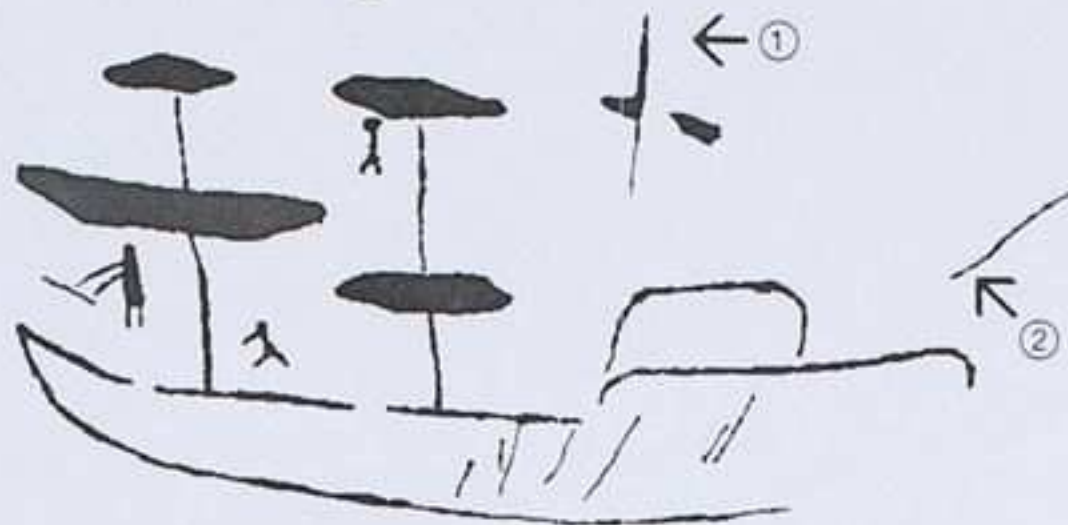



Figura 2 – Pintura rupestre do Quilombo da Cabaça[6]

objeto que realizaremos uma análise detalhada do desenho do ponto de vista da arquitetura naval. Pretendíamos que esta servisse, inclusive, para subsidiar uma possível decisão do Conselho Consultivo do Iphan sobre o valor do bem para tombamento. Isto se devia, como veremos abaixo, ao fato de nossa opinião ser que a pintura provavelmente está ligada à história dos quilombos do Brasil.

Estudo do desenho do navio

Descrição

A imagem representa, de forma um tanto quanto estilizada, o que claramente é uma embarcação de uso oceânico. Tem o casco desenhado de forma a dar uma noção de sua forma abaixo da linha d'água, com um castelo de popa ocupando cerca de um terço do comprimento da embarcação e uma tolda de altura desproporcional sobre a parte fronteira desse castelo. No casco, da meia-nau para a popa, há alguns traços, cuja função ou ligação com o desenho não são claros. Talvez representassem enxárcias ou estais, mas sua inclinação para a popa parece contradizer esta interpretação.

Quanto ao velame, o desenho mostra claramente uma armação em galera, com três mastros: o do traquete, o grande (com duas vergas, mas sem mastaréus do joanete) e o da mezena (com uma verga e mastaréu, todas as vergas para velas redondas). Nossa opinião, como já dissemos anteriormente: no desenho há um traço que representa uma carangueja para vela latina quadrangular, mas esta verga não foi totalmente desenhada, ou a

tinta foi erodida, e sua posição é tal que se podem levantar algumas dúvidas sobre esta interpretação. As vergas das velas redondas foram desenhadas com uma largura excepcional, o que poderia indicar a intenção do desenhista de mostrar que as mesmas teriam velas amainadas ou rizadas. Não há desenho de gurupés.

Além dos dados náuticos, estão representados ainda três figuras antropomórficas, uma colocada sob a verga da gávea, outra, sobre o convés, entre o mastro do traquete e o mastro grande e a terceira na proa, diante do mastro do traquete. Esta última foi desenhada com um traço nas mãos, parecendo indicar que estaria pescando, conforme descrito no estudo de Guimarães e Cardoso. Observamos que todas as figuras antropomórficas foram desenhadas sem contato direto com a embarcação, o que nos faz questionar sua relevância para o desenho, apesar de as mesmas poderem representar marinheiros nas enxárcias do navio, mas observamos que estas não estão desenhadas, ou não foram reproduzidas na imagem disponível (figura 2).

Considerações sobre o desenho

Casco

O casco desenhado não parece ser o de uma embarcação de alto-mar, apresentando algumas características exóticas, mais semelhantes às de uma canoa grande, de navegação fluvial, conforme as ilustradas abaixo (ver figuras 3 e 4). Observamos que o artista, ao desenhar uma linha curva para a quilha, aparentemente não fez a representação clássica de embarcação, onde a parte inferior do casco é desenhada como um traço reto, devido à linha-d'água. Isso, apesar de poder parecer estranho, não é uma impossibilidade, mesmo para aqueles pouco conhecedores da arte naval, pois era comum a colocação periódica dos barcos em seco, para que estes pudessem ser querenados. Por outro lado, as embarcações fluviais ainda eram mais bem conhecidas, pois suas pequenas dimensões permitiam que as mesmas fossem colocadas em seco com maior freqüência. Apesar disso, apontamos que devemos relativizar um pouco esta questão das pequenas dimensões das embarcações fluviais, pois o Almirante Alves Câmara, em seu livro, cita uma passagem em que é mencionada uma canoa grande em uso na Bahia no século passado: "Respeito às embarcações, usam-se: 1ª canoas

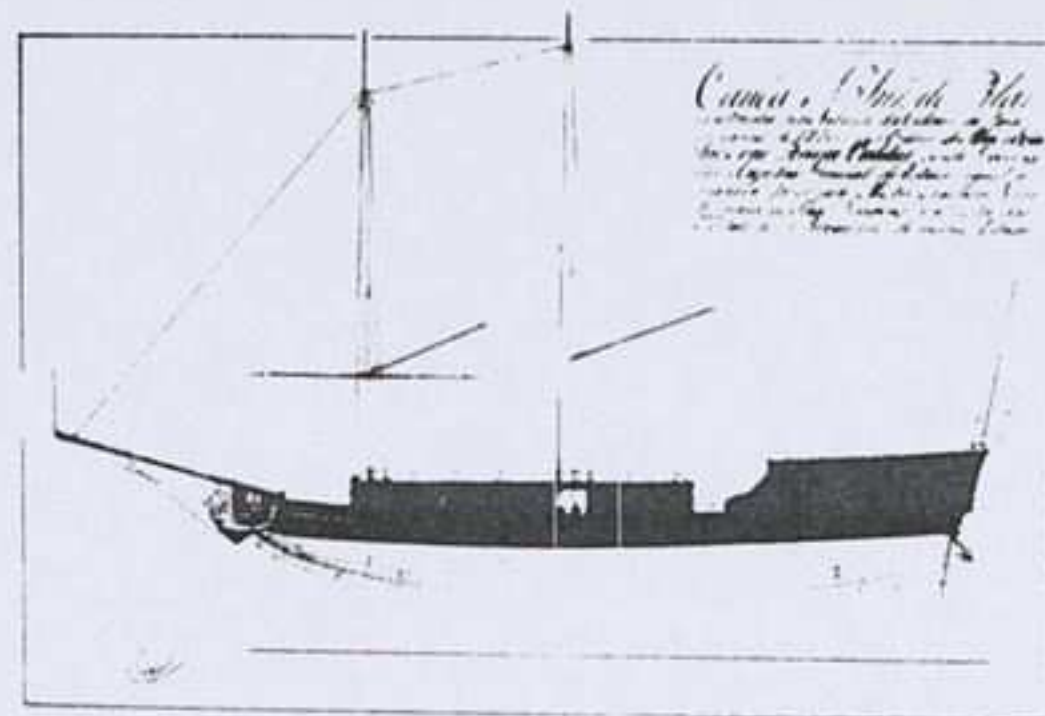



Figura 3 – Canoa N. S. do Pilar, construída no Pará em 1773, da obra de Alexandre Rodrigues Ferreira Viagem Filosófica. Observe a carangueja alta, colocada de forma a não ser atingida pela vaga

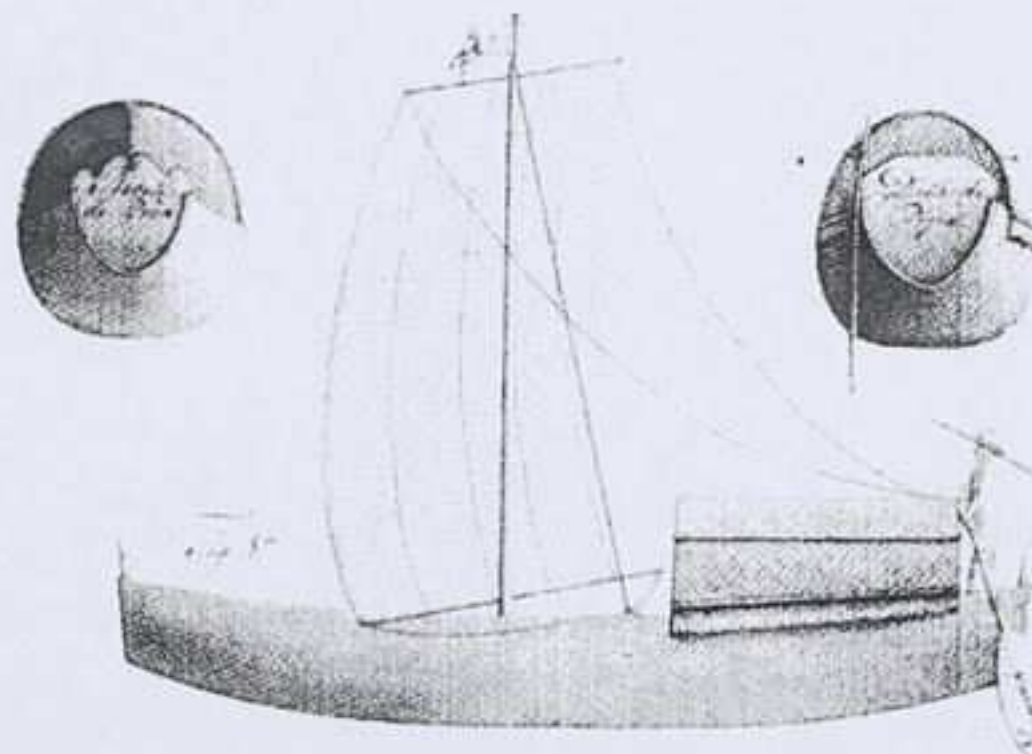



Figura 4 – Igarité em uso no Pará, da obra de Alexandre Rodrigues Ferreira

ordinariamente de 100 palmos de comprimento, e largura até 15 palmos", ou seja, com 22 metros de comprimento e 3,3 de largura.[7] Em outra passagem, Alves Câmara menciona um tipo de canoa do Pará, a *Gambarra*, que teria dois mastros e gurupés, carregando até 80 bois, ou seja, de dimensões apreciáveis.[8]

Contudo, nossa opinião sobre o fato de que o desenho representa o casco de uma canoa não se baseia nas linhas gerais do desenho, mas no detalhe da tolda. Esta é idêntica às usadas nas embarcações fluviais, feitas de palha trançada (ver figuras 5 e 6) e tão comuns que havia até uma palavra indígena (*panacarica*) para designar este tipo de estrutura.[11]

Neste sentido, deve-se apontar que as dimensões deste detalhe do desenho, se estão compatíveis com o resto do casco, são muito grandes quando comparadas com a mastreação, especialmente considerando a armação em galera representada na pintura rupestre. Finalmente, a tolda inviabilizaria a existência de uma garangueja baixa, tanto que esta não foi desenhada, apesar da existência de uma vela latina operando em carangueja ser indis-

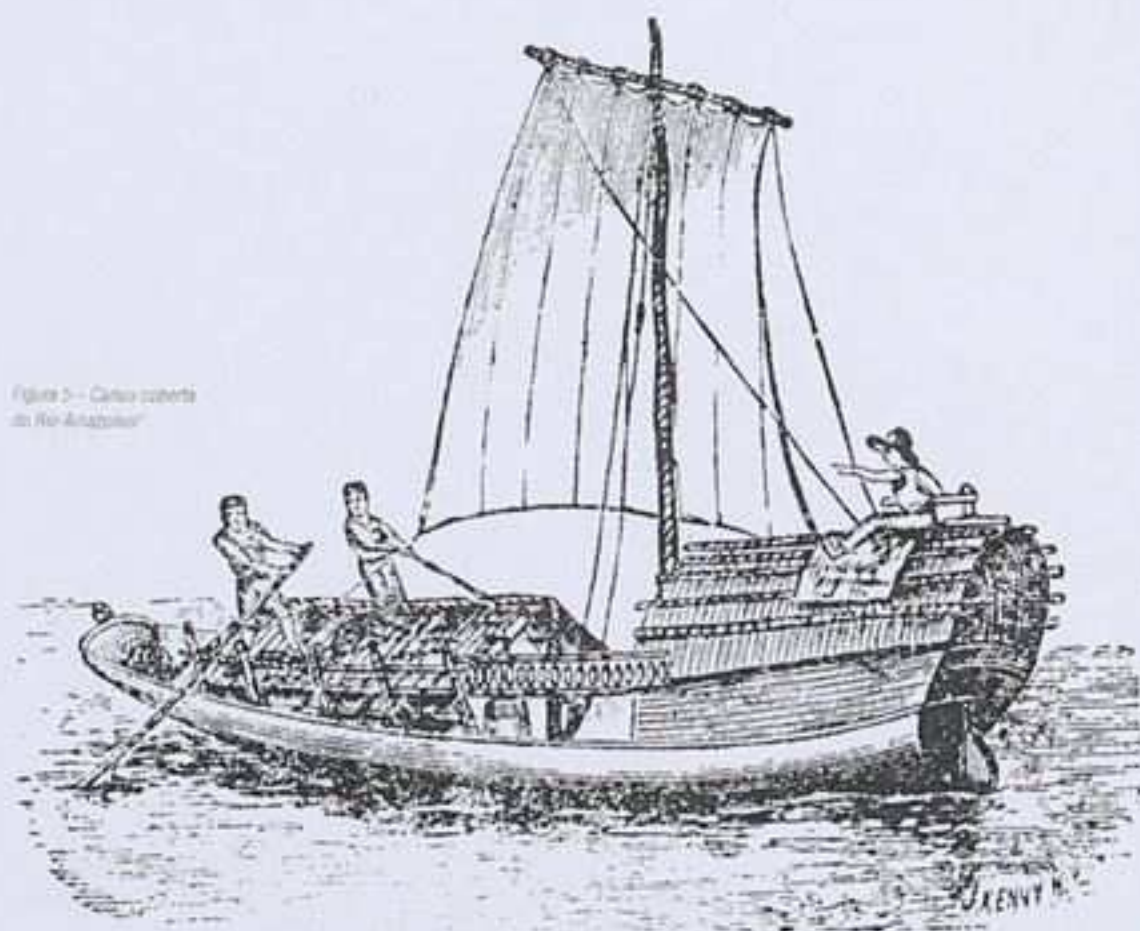



Figura 5 – Canoa coberta do Rio Araguaia

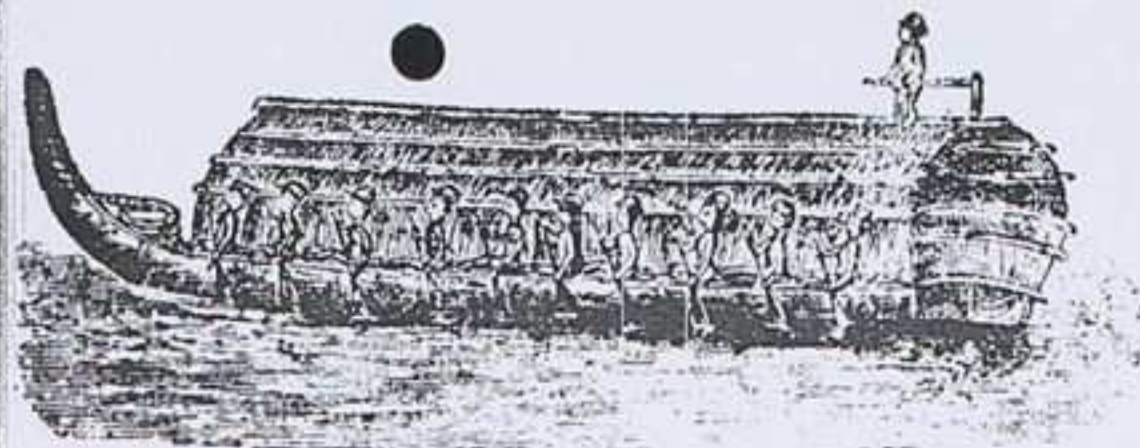



Figura 6 – "Barco mineiro", usado nos rios Araguaia e Tocantins

pensável para a manobra de uma embarcação, como colocado mais abaixo no trecho referente à navegação a vela.

Mastreação

Os mastros da embarcação contrariam a hipótese acima mencionada, de que o casco seria a representação de uma canoa. Como dito anteriormente, o navio parece estar armado em galera, com a importante exceção da falta de um gurupés, que, devemos frisar, era um mastro indispensável aos navios oceânicos, mas não era usado na maior parte dos tipos de canoas fluviais. O tipo de mastreação representado, salvo a exceção apontada, era um somente usado nas embarcações de maior porte – de fato, a única embarcação tratada no famoso livro de Chapman que tem este tipo de mastreação é uma *fragata*, ou navio mercante de primeira classe, com um comprimento de 48,5 metros entre perpendiculares e uma arqueação de 532 tonéis pesados (539 toneladas).[14] Tanto é que em inglês este tipo de armação é conhecido como *full rigging* (velame pleno), não sendo usado em embarcações menores.

O que é importante, para a análise do objeto em questão, é que este tipo de velame não é apropriado para a navegação em águas restritas, pois a propulsão da embarcação dependia da força e da direção dos ventos, sendo que a manobra deste aparelho requeria uma equipagem elevada.

Os barcos a vela, com armação utilizando primordialmente velas redondas, não podiam navegar diretamente contra o vento, somente podendo prosseguir com um ângulo de cerca de 5 pontos (55°) com relação ao vento. Armações utilizando velas latinas podiam navegar com ângulos mais fechados – de até 3 e ½ pontos da bússola, ou 40°. Este ponto é importante,

pois num curso fluvial com meandros e sujeito a variações na direção do vento, por causa de acidentes geográficos, uma embarcação deveria bordejar constantemente para se mover na direção desejada, exigindo manobras complicadas (ver figuras 7 a 9).

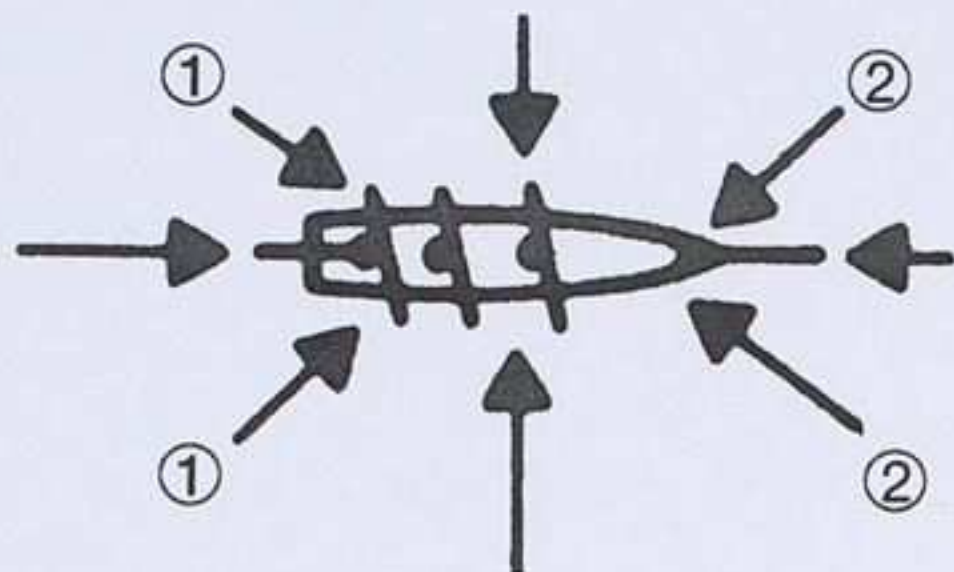



Figura 7 – Situação do vento em relação ao velame. O vento diretamente avante pararia o navio. Um ângulo tal como os marcados com o número "2" seria o máximo em que o navio poderia avançar, enquanto a situação mais eficiente, em termos de navegação, seria com o vento com um ângulo com a popa da embarcação (número "1" na figura), de forma que as velas não fossem encobertas pelas velas dos mastros atrás delas"

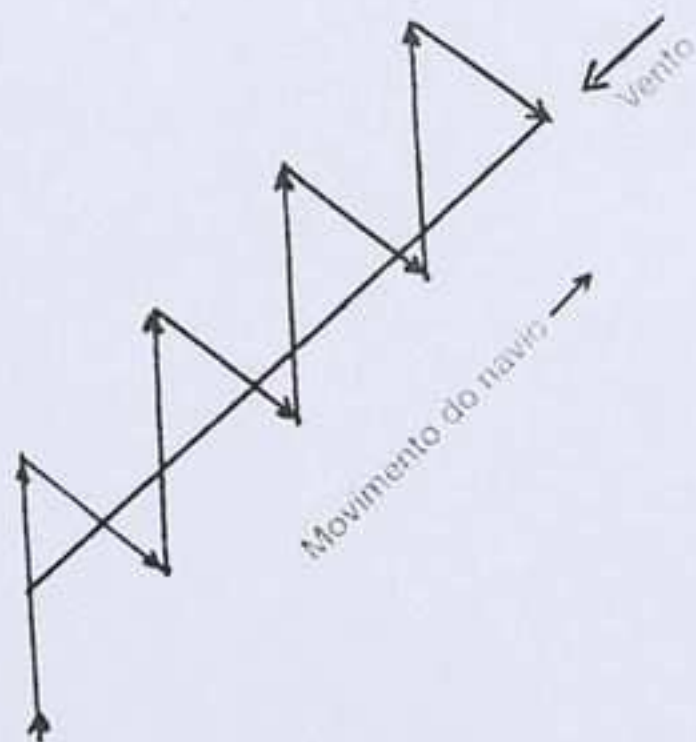



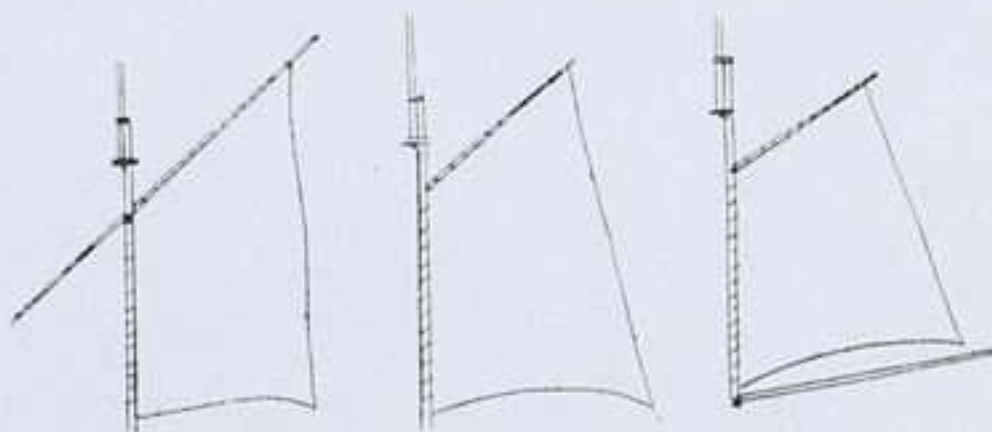
Figura 9 – Croquis mostrando como seria o trajeto em ziguezague de um navio bordejando, que dificultaria a navegação fluvial por navios a vela

Figura 8 – Manobra de bordejo – (1) o navio inicia a manobra, enviando os marinheiros para os mastros e para as velas; (2) vira-se o leme para sotavento, de forma que a proa fique a barlavento; (3) quando as velas estão quase na direção do vento, de forma que a pressão nelas diminui, podem os marinheiros mover as vergas das velas menores em um ângulo de cerca de 90°, passo que é repetido nas velas maiores (4). Com estas etapas completadas no momento certo, o vento passava a atuar novamente nas velas e era possível mover as velas do mastro da mezena (5). Toda a atividade podia levar até 10 minutos, sendo que devia-se prestar constante atenção ao que estava sendo feito, para que fosse executado sem problemas. A mezena é fundamental neste processo, pois pode se mover mais livremente, captando o vento em ângulos maiores que as velas redondas, permitindo que a manobra fosse feita de forma rápida e eficiente"

Por outro lado, as tripulações usadas em um navio com aparelho vélico latino podiam ser menos numerosas, pois o trabalho com o velame quando a embarcação estava bordejando não era tão intenso. No final do século XIX, as embarcações com velas latinas começaram a substituir as de panos redondos na navegação oceânica justamente para economizar mão-de-obra, apesar da eficiência propulsiva deste tipo de armação ser menor do que a de galera.

Assim, para resolver estas dificuldades de manobra é que nos rios do Brasil eram usadas preferencialmente embarcações a remo ou com velas latinas, conforme se observa no livro do almirante Alves Câmara.

Para finalizar, cremos ser conveniente apresentar algumas considerações sobre o traço da pintura rupestre que classificamos como sendo, possivelmente, uma carangueja. É necessário dizer que a posição do traço não é muito compatível com tal verga, situando-se muito para ré da embarcação e sem contato com o mastro. Isto colocaria algumas dúvidas sobre a identificação

Figura 11 – Evolução da mezena

desta característica do desenho, apesar de uma vela latina ser indispensável aos navios a vela, pois facilitaria a manobra da embarcação, pelo fato de este tipo de velame poder colher o vento em ângulos menores que os possíveis com panos redondos. Mas, se o traço realmente representar este tipo de verga, isto permitirá datar o desenho, pois este tipo verga sofreu uma alteração por volta de 1770, passando de uma verga comum para uma carangueja, conforme o desenho abaixo. Se for este o caso, a pintura rupestre representará um navio feito após aquela data. Infelizmente, não é possível estabelecer uma data limite para a pintura como outro extremo de um recorte cronológico, pois navios a vela com armação em galera continuam a ser usados até os dias de hoje (navios-escola). Contudo, a Primeira Guerra Mundial é considerada um marco para o fim da navegação a vela, pois a campanha de submarinos alemã destruiu a maior parte dos navios deste tipo.

Como ponto secundário, notamos o fato de no desenho não aparecer nada que identifique um aparelho de propulsão a vapor, o que deve ser levado em consideração, pois este tipo de motor tornou-se comum a partir do terceiro quartel do século XIX, mesmo nos rios.

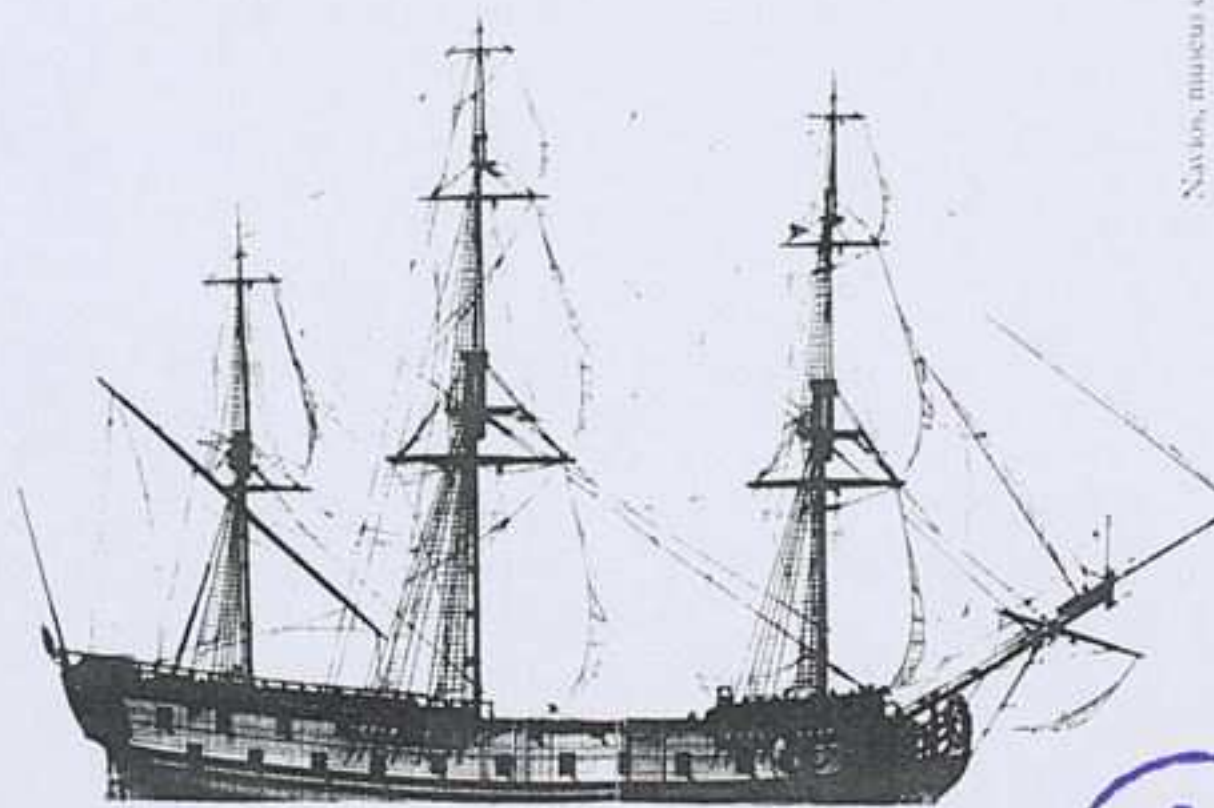
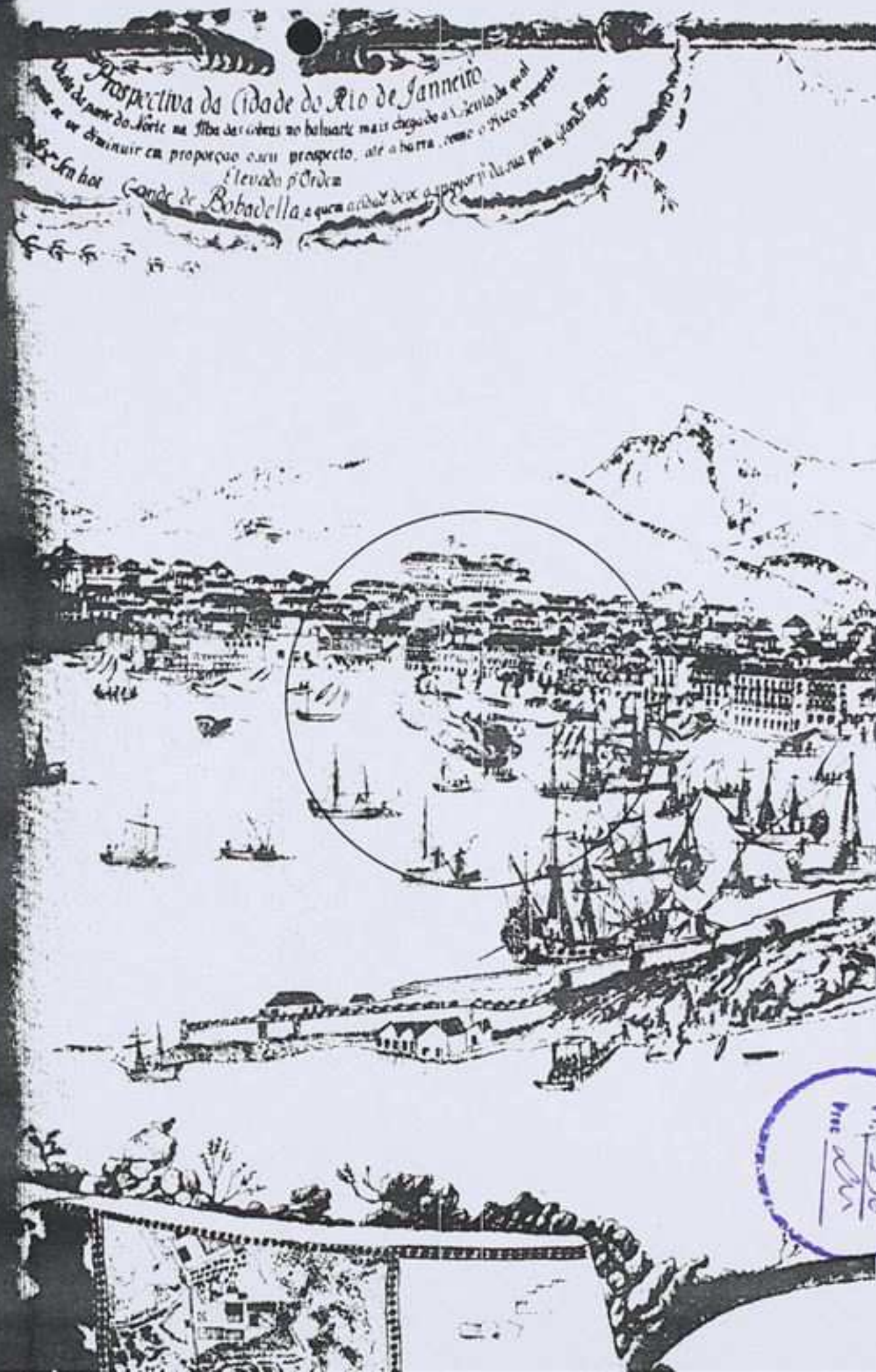
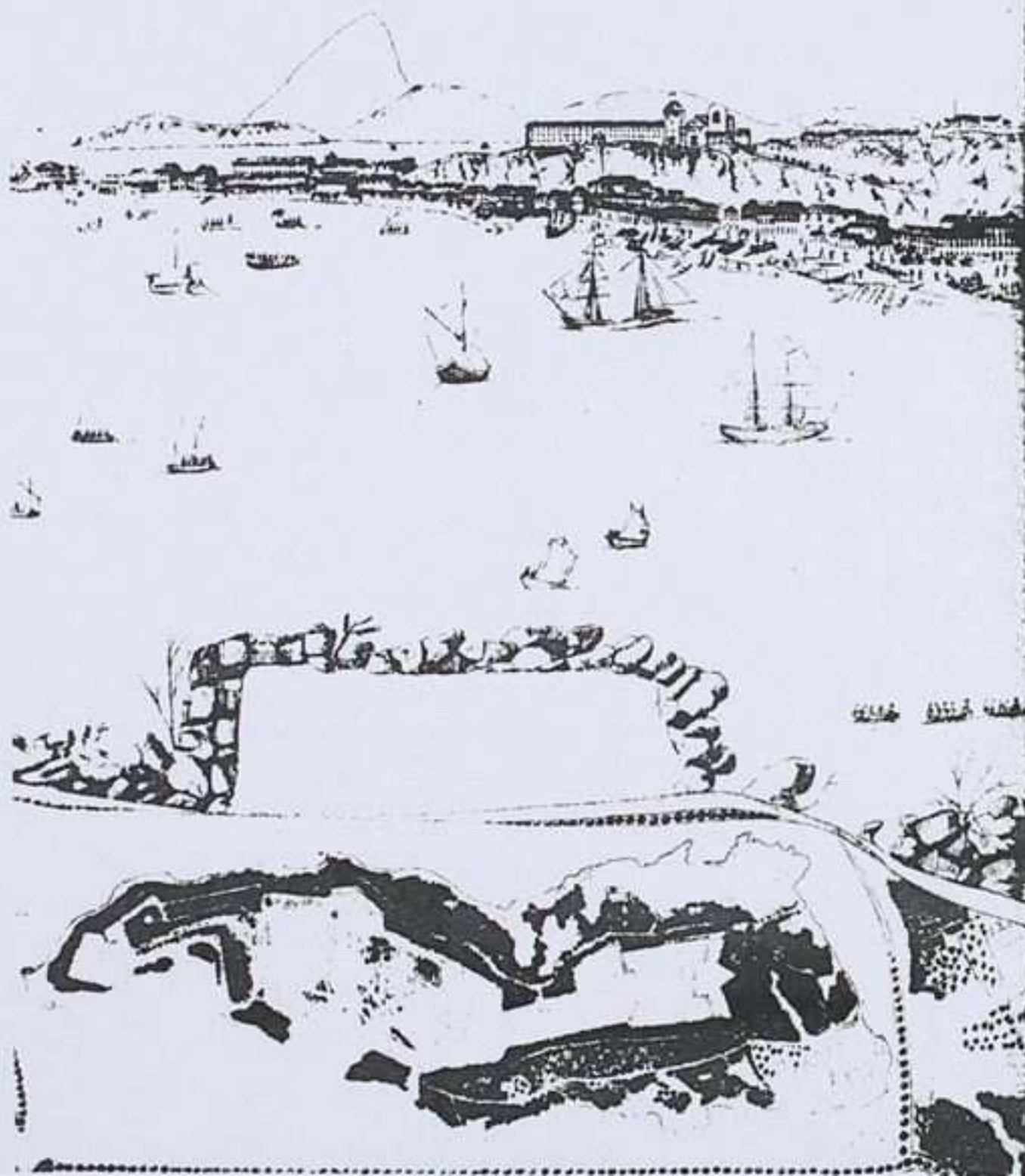



Figura 12 – Navio do século XVIII (Fragata; Marinha de Guerra), para efeito de comparação com o desenho do Quilombo da Cabaça

Conclusões

Como fecho do presente estudo, podemos afirmar, com toda a certeza, que o desenho não foi feito por um grupo pré-histórico, sendo que a probabilidade deste ter sido elaborado por indígenas, mesmo que aculturados, é bem remota, tanto devido à localização do sítio – no interior de Minas Gerais –, como por causa das limitações legais que havia para a movimentação dos grupos e indivíduos pertencentes às minorias – índios ou negros, mesmo que libertos.

Restam, portanto, as hipóteses de que o desenho seja de autoria de europeus ou de personagens da cultura negra – escravos, fugidos ou não. Neste momento, qualquer tentativa de identificação passa para o campo das suposições.

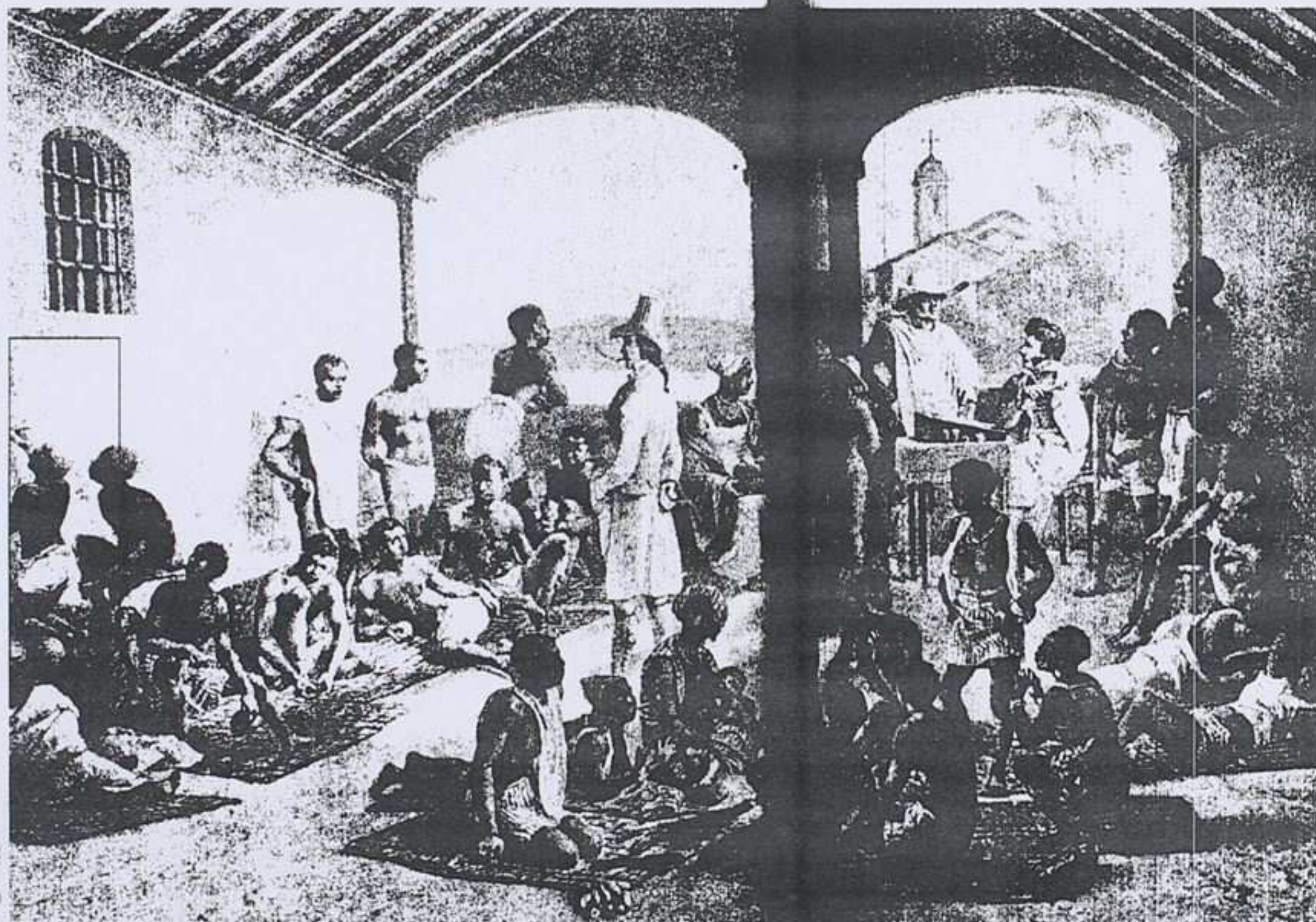



Figura 15 [illegible]

É interessante apontar que a forma do casco, de canoa, era um desenho comum e facilmente observável tanto por escravos como por brancos nos diversos rios que corriam não distantes do sítio, sendo que escravos eram muito usados como marinheiros.

Assim, o que individualiza o desenho, em nossa opinião, é a armação em galera, um tipo de imagem que seria uma visão rara, dada a posição interiorana de Diamantina. Este tipo de velame seria de conhecimento tanto dos europeus (mas não necessariamente dos colonos, muitos dos quais nunca tinham visto o mar), como dos africanos trazidos ao Brasil, sendo que os movimentados portos da Colônia dariam amplas oportunidades para se vislumbrar navios com este tipo de aparelho, conforme podemos constatar na figura 13. Neste ponto cremos ser relevante observar que o fato das vergas das velas redondas terem sido desenhadas como tendo velas amainadas ou rizadas pode ser visto como reforço da hipótese de que o desenho tenha sido feito por escravos, pois a visão do velame estendido, ou seja, quando a embarcação estava em alto-mar, seria de conhecimento dos brancos, mas não dos escravos, presos nos conveses de carga. Já as velas recolhidas, quando as embarcações estavam no porto descarregando e carregando, seriam de conhecimento mais comum.

Tendo em vista os fatos disponíveis, nossa opinião é que a conclusão de que o desenho seja de origem de escravos fugidos pode ser aplicada com um certo grau de certeza, já que o local onde foi feita a pintura tem outras características que permitem qualificá-lo como quilombo, nos termos dos estudos já realizados no Iphan: situava-se em região onde havia numerosos escravos, mas sua posição era suficientemente isolada para permitir a manutenção da liberdade de foragidos. A suposta datação da pintura colocada acima (último quartel do século XVIII até um período próximo ao final do século XIX) também é compatível com a identificação do sítio como sendo quilombo. Assim, o próximo passo, no âmbito do patrimônio histórico, seria realizar estudos mais aprofundados sobre o sítio, tendo em vista a aplicação do dispositivo constitucional que trata da proteção dos reminiscências materiais dos antigos quilombos.

Contudo, ao fazermos a visita ao sítio, acompanhados pelo arqueólogo Carlos Magno Guimarães, tivemos uma grande decepção – o mesmo tinha sido vandalizado, as pinturas rupestres estavam praticamente apagadas e

encobertas por pichações. Uma grande perda para nosso patrimônio histórico, já tão dilapidado.

Desta forma, os artigos escritos sobre o local e mesmo este trabalho são as formas possíveis de preservação da memória do sítio. Felizmente, já tinham sido feitos estudos e documentação suficientes para gerar material que permitisse a análise das figuras, possibilitando o que apresentamos como um possível exemplo de trabalho conjunto entre os arqueólogos e os profissionais de museu. Muito mais comuns do que navios, há em museus valiosas coleções de objetos cerâmicos, prataria, numismática etc. – objetos do uso cotidiano, que são facilmente encontrados em sítios arqueológicos históricos. E, em nossa opinião, o potencial desse conhecimento, até o momento, tem sido pouco explorado pelos arqueólogos.

Glossário

Amainar – Recolher (prender) as velas aos mastros.

Armação – Mastreação e velame de um navio a vela, o que o caracteriza.

Armação em galera – Mastreação composta de gurupés e três mastros de *brigue*.

Barlavento – Direção de onde sopra o vento. Bordo da embarcação voltado para a direção de onde o vento sopra.

Bombordo – Lado esquerdo da embarcação, considerando-se a proa como a sua frente.

Borda – Numa embarcação, a parte mais alta do *costado*, em toda a sua periferia.

Bordejar – Navegar em ziguezague, a vela, recebendo o vento ora por um bordo, ora por outro; voltear.

Boreste – Lado direito da embarcação, considerando-se a proa como a sua frente (termo usado no Brasil desde 1884, em substituição a estibordo).

Brigue – Antigo navio a vela, de mastreação constituída de gurupés e dois mastros de brigue, o de ré envergando também vela latina quadrangular e com velas de entremastros.

Carangueja – Verga que se prende por um dos extremos em um mastro.

Casco – Corpo da embarcação, sem mastreação, aparelhos acessórios, chaminés e outros complementos.

Castelo – Superestrutura que se eleva acima do convés principal, e cujo forro exterior é continuação da borda.

Costado – Revestimento ou forro exterior do casco acima da linha-d'água, em embarcação de grande porte.

Enxárcias – O conjunto de ovens e enfrechates, nos navios a vela, que formam uma escada

que dá acesso ao velame.

Equipagem – Conjunto de pessoas empregadas, em caráter permanente e exclusivo, nos serviços que se realizam a bordo de uma embarcação mercante; tripulação.

Estai – Qualquer um dos cabos que sustentam a mastreação para vante.

Galera – Antigo navio a vela, de mastreação constituída de gurupés e três mastros de brigue, envergando ou não, além das velas redondas e de proa, velas latinas quadrangulares. Raramente existiram galeras com quatro e cinco mastros.

Gávea – Cada um dos mastaréus que espigam logo acima dos mastros reais.

Gurupés – Nos veleiros, mastro que se lança do bico de proa para a frente, no plano longitudinal, com uma inclinação de cerca de 35° acima do plano horizontal.

Mastaréu – Cada uma das vergônteas que espigam por cima dos mastros ou de outros mastaréus, através das aberturas circulares das pegas respectivas.

Mastaréus do joanete – Mastaréu colocado sobre o mastaréu da gávea, ou seja, o segundo mastaréu do barco.

Mastaréu da Gávea – Primeiro mastaréu das embarcações a vela.

Mastro da mezena – O último mastro, a ré, nos navios a vela de quatro mastros, que enverga uma vela latina (a *mezena*), em carangueja. Em navios de três mastros, o último a contar da proa, se armar pano redondo e latino. [Tb. se diz apenas mezena (q.v.).]

Mastro de brigue – Aquele que espiga dois mastaréus, cruza quatro vergas e enverga quatro velas redondas (inclusive o de ré, que iça uma vela latina sem gafetope).

Mastro do traquete – O primeiro mastro a contar da *proa*, em navios de mais de um mastro, se ele não for o principal (o que pode acontecer em navios de dois mastros).

Mastro grande – O maior dos mastros do navio: em navios de dois mastros, pode ser o primeiro ou o segundo a contar da *proa*; em navios de três mastros, é o segundo a contar da *proa*; em navios de quatro ou cinco mastros, é o terceiro a contar da *proa*. [Tb. se diz apenas grande.]

Meia-nau – Nos antigos navios a vela, a parte situada entre o *mastro do traquete* e o *mastro grande*. No texto usamos com o sentido atual, que significa: parte da embarcação equidistante da proa e da popa, ou estreita faixa para um e outro lado dessa parte.

Mezena – Forma reduzida para mastro da *mezena* ou vela da mezena.

Pano – O mesmo que vela.

Popa – Parte de trás da embarcação.

Proa – Parte da frente da embarcação.

Querenar – Fazer adernar (uma embarcação) sobre uma barcaça apropriada, por meio de talhas ou estralheiras, de forma que fique à flor da água todo um bordo até a quilha, para nele realizar reparo ou limpeza; virar de querena.

Quilha – Peça estrutural básica do casco de uma embarcação, disposta na parte mais baixa do seu plano diametral, em quase todo o seu comprimento, e sobre a qual assentam as cavernas, a roda de proa e o cadaste.

Rizada – Vela amarrada com rizes, depois de enrolada ou dobrada, para diminuir a superfície exposta ao vento.

Sotavento – O lado para onde vai o vento; bordo contrário àquele de onde sopra o vento.

Tolda – Parte do convés principal situada entre o mastro grande e o tombadilho, ou (nos navios sem tombadilho) entre o mastro grande e a popa. No presente texto usamos o termo com o seguinte sentido: cobertura de palha ou de madeira, abaulada ou em forma de telhado, para abrigar, nas embarcações, a carga e/ou os passageiros.

Tombadilho – Superestrutura levantada à popa, sobre o convés superior, e destinada a câmaras e alojamentos do comandante e de oficiais. [Nos navios a vela ia geralmente do mastro da gata à grinalda. Em alguns navios tal estrutura tinha mais de um pavimento.]

Traquete – A vela redonda que enverga na verga mais baixa do mastro de proa.

Vela da mezena – Vela latina que se enverga na carangueja do mastro da mezena. [Tb. se diz apenas mezena.]

Vela latina – Vela triangular ou quadrangular, envergada em mastro (com ou sem carangueja), em verga, ou em estai e que trabalha no sentido de proa a popa.

Vela redonda – Vela quadrangular que enverga em verga cruzada horizontalmente no sentido de bombordo a boreste. [Cf. vela latina.]

Velame – Conjunto de velas de uma embarcação.

Verga – Peça de madeira ou de ferro, cilíndrica ou fusiforme, que cruza num mastro ou *mastaréu* (verga redonda), ou que se prende por um dos extremos em um mastro (*verga latina* ou *carangueja*).

Verga da gávea – Cada uma das vergas que cruzam nos mastaréus de gávea.

Verga latina – Verga que cruza o mastro em ângulo, para colocação de uma vela latina triangular. Também pode significar o mesmo que *carangueja*.

Vergôntea – Peça de madeira destinada à feitura de *mastaréu*, verga etc.

Notas

1. COSTA, Angyone. *Introdução à arqueologia brasileira – etnografia e história*. São Paulo: Editora Nacional, 1980.

2. BRASIL – IPHAN. *Sistema de Gerenciamento do Patrimônio Arqueológico – Cadastro Nacional*. Rio de Janeiro: Iphan, 2005 (mimeo).

3. GUIMARÃES, Carlos Magno; LANNA, Ana Lúcia Duarte. "Arqueologia de Quilombos em Minas

Gerais". In: *Pesquisas. Estudos de Arqueologia e Pré-História Brasileira, 1980, Antropologia*, n. 31, Instituto Anchieta de Pesquisas. São Leopoldo (RS), p. 152.

4. No *Sistema de Gerenciamento do Patrimônio Arqueológico – Cadastro Nacional*, são mencionadas três pequenas cruzes de madeira, três panelas, três caldeirões, uma chaleira, uma colher e um pequeno pote com cabo; dezenas de fragmentos de ferro fundido, chapas de metal e tiras de estanho. Cf. BRASIL – IPHAN. Op. cit.

5. GUIMARÃES, Carlos Magno; CARDOSO, Juliana de Souza. *Arqueologia de quilombos*: arquitetura, alimentação e arte (Minas Gerais). s.d. (mimeo). p. 10. [Grifo nosso]

6. Idem. p. 10.

7. CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. São Paulo: Editora Nacional, 1937. p. 94, citando HALFED, Henrique Guilherme Fernando. *Exploração do Rio S. Francisco*. Rio de Janeiro: E. Rensburg, s.d.

8. CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre*... Op. cit. p. 125.

9. LEIVAS, Luís Cláudio Pereira; GOYCOCHÊA, Luís Felipe de Castilhos. "A conquista de Caiena". In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: SDGM, 1979, vol. 2, tomo II, p. 379.

10. Idem. Ibidem.

11. CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre*... Op. cit. p. 115.

12. Idem. p. 120.

13. Idem. p. 167.

14. CHAPMAN, Frederik Henrik af Chapman. *Architectura Navalis Mercatoria*. London: Adlard Coles, 1979.

15. BALKOSKI, Joseph. "Fighting Sail: sea combat in the age of canvas and shot, 1775-1815". In: *Strategy & Tactics*, n. 85, mar./abr. 1981, p. 6.

16. Idem. p. 7.

17. Idem. p. 10.

18. CULVER, Henry B. *The book of old ships*. New York: Dover, 1992. p. 235.

19. LANDSTRÖM, Bjorn. *Sailing ships*. London: George Allen & Unwin, 1978. p. 150.

20. FERREZ, Gilberto. *O Rio de Janeiro e a defesa de seu porto*: 1555-1800. Rio de Janeiro: SDGM, 1972. Estampa 40.

21. RUGENDAS, Johann Moritz. *Viagem pitoresca através do Brasil*. São Paulo: Edusp, 1972. Figura 4/5.

PROCESSO N: 1773-T-01

TecLaser

DVD+R 8x
4.7GB / 120min

RW
DVD+R

"NA VEIA DO RIO"

8 FEV 07

3
CANOA DE TOLDA
IMAGENS
FEV 03
CD-R
ELGIN

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Departamento de Articulação e Fomento - DAF
Coordenação-Geral de Pesquisa e Documentação – COPEDOC
Arquivo Central – Seção Rio de Janeiro

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos 19 dias do mês de abril de 2012, no Arquivo Central – Seção RJ, procedeu-se ao encerramento do primeiro volume do processo nº 1473-T-01, contendo 164 (cento e sessenta e quatro) folhas numeradas. Para constar, eu, Maria José Silveira Soares, Chefe Substituta do Arquivo Central – Seção RJ, subscrevo e assino.

Rio de Janeiro, 19 de abril de 2012.

Maria José Silveira Soares
Arquivo / IPHAN
Mat. 0223896